Manno, Ernst

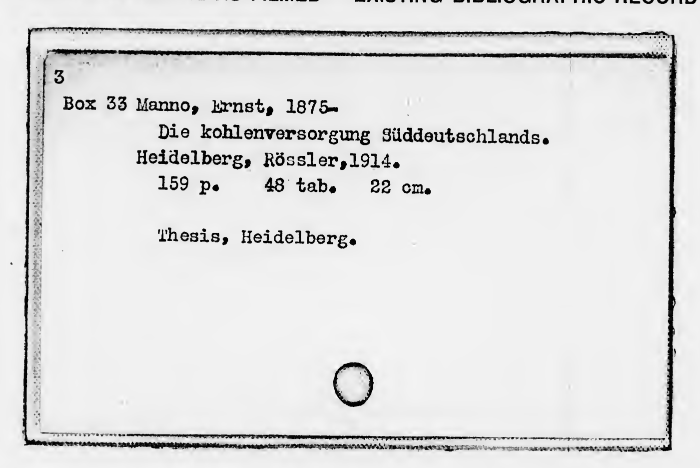
Die kohlenversorgung Süddeutshlands

Heidelberg

1914

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



3
Box 33 Manno, Ernst, 1875-
Die kohlenversorgung Süddeutschlands.
Heidelberg, Rössler, 1914.
159 p. 48 tab. 22 cm.

Thesis, Heidelberg.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 10:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-12-97 INITIALS: PB

TRACKING # : 27745

BIBLIOGRAPHIC IRREGULARITIES

MAIN ENTRY: Manno, Ernst

Die kohlenversorgung Süddeutshlands

Bibliographic Irregularities in the Original Document:

List all volumes and pages affected; include name of institution if filming borrowed text.

_____ Page(s) missing/not available: ____________

_____ Volume(s) missing/not available: ____________

_____ Illegible and/or damaged page(s): ____________

_____ Page(s) or volume(s) misnumbered: ____________

_____ Bound out of sequence: ____________

_____ Page(s) or volume(s) filmed from copy borrowed from: ____________

X Other: pagination: cover - 161; 3 pages unnumbered; 48 tables

_____ Inserted material: ____________

TRACKING#: MSH27745

Die Kohlenversorgung Süddeutschlands.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
einer
hohen philosophischen Fakultät
der
Großherzoglich Badischen
Ruprecht-Karls-Universität zu Heidelberg
vorgelegt von

Ernst Manno
aus Dortmund.

Heidelberg.
Buch- und Kunstdruckerei Rößler & Herbert (Inhaber Paul Braus)
1914.

Referent: Geheimer Rat Prof. Dr. Gothein.

Meiner Mutter

Einleitung.

Mehr als 10 Jahre sind verflossen, seit das Kohlenkontor, diese für den süddeutschen Kohlenmarkt so bedeutsame Organisation, seine Tätigkeit aufnahm, und man hat sich längst schon ein abschliessendes Urteil bilden können über diesen weitaus grössten Handelsannex des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats. Bedeutete seine Gründung einen Markstein in der Geschichte des süddeutschen Kohlengrosshandels, brachte es diesem nach langen verlustreichen Preiskämpfen endlich wieder angemessenen Verdienst — wenn auch unter teilweiser Aufgabe der Selbständigkeit —, so hat sich im Laufe der Jahre gezeigt, dass auch die Verbraucher in Süddeutschland durchaus zufrieden sein konnten mit dieser Neuordnung der Dinge. Infolge der Einbeziehung der Schiffahrt in die neue Organisation haben auf dem Kohlenmarkt Süddeutschlands, in der Einflußsphäre des Rheins, ruhigere, gleichmässigere Verhältnisse Platz genommen. Vor allem brachten sie dem kohlenverbrauchenden Gewerbe stabilere Preise für diesen überaus wichtigen Hilfstoff und ermöglichten ihm damit ein sichereres Kalkulieren. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil gegen die früheren Zustände, dies um so mehr, als der Fabrikant jetzt die Gewissheit hatte, dass — natürlich abgesehen von den nicht zu beseitigenden Frachtunterschieden — sein Konkurrent im Kohlen- und Kokseinkauf im grossen ganzen nicht besser gestellt war als er, somit wenigstens in dieser Hinsicht in der Fabrikation vor ihm keinen Vorsprung hatte.

Freilich, Alleinherrscher ist das Kohlenkontor auf dem süddeutschen Kohlenmarkt nie gewesen, ein Monopol hat es nie gehabt. Noch viel weniger besitzt es ein solches heute, wo ihm mehr als je zuvor überall starke Konkurrenz

entgegentritt, von der Ruhr, vom Saarbezirk, von Schlesien her und aus anderen Kohlenbergbaugebieten, und dieser Wettbewerb vermag ihm sogar alten Besitz streitig zu machen. Gleichwohl war es in all den Jahren und ist es auch noch heute dank den gewaltigen Mengen, die es in den Verbrauch überleitet, von ausschlaggebender Bedeutung für den süddeutschen Kohlenmarkt, verleiht ihm sein besonderes Gepräge.

Bei dieser überragenden Stellung, die das Kohlenkontor auf dem süddeutschen Markt einnimmt, muss die Frage der Erneuerung des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats, mit dessen Ablauf das Kohlenkontor ebenfalls zu Ende geht, auch für den süddeutschen Kohlenverbraucher grosses Interesse haben. Wie werden sich die Verhältnisse gestalten, gelingt es nicht, das Syndikat und mit ihm das Kohlenkontor zu verlängern? Zwar wäre es an sich nicht ausgeschlossen, dass auch nach einem Zusammenbruch des Syndikats das Kohlenkontor, wenn auch auf anderer Grundlage, noch fortbestände, denn es ist ja nicht etwa eine Art Unterabteilung des Syndikats, sondern in der Hauptsache eine Vereinigung ehemals selbständiger Kohlengrosshändler und Rheinreeder, in deren Besitz sich auch ein grosser Teil des Ruhrbergbaues selbst befindet. Fraglich erscheint es jedoch, ob es einem solchen Unternehmen, das sich also nicht mehr stützen könnte auf ein machtvolles Syndikat, möglich wäre, auf die Gestaltung des süddeutschen Kohlenmarktes einen derart weitgehenden Einfluss auszuüben, wie dies jetzt das Kohlenkontor unter der Aegide des Syndikats zu tun vermag. Es würden aber auch der Schwierigkeiten, die dem Bestreben, eine solche Organisation überhaupt zustande zu bringen, im Wege ständen, gar viele sein, sodass die Schaffung eines derartigen Gebildes im Falle der Nichterneuerung des Kohlen-Syndikats nicht gerade viel Wahrscheinlichkeit für sich hat.

Weit eher dürfte dann auch in Süddeutschland auf dem Kohlenmarkt ein Kampf aller gegen alle entbrennen, der dem Verbraucher freilich zunächst Vorteile bringen würde, vornehmlich in Gestalt niedrigerer Preise. Un-



möglich könnte aber ein solcher Zustand, der den beteiligten Produzenten, Reedereien und Grosshändlern schwere Verluste bringen müsste, von langer Dauer sein. Bald würden vielmehr nach Beseitigung der wirtschaftlich Schwachen die aushaltenden Starken des selbstzerfleischenden Kampfes müde werden und sich doch wieder zusammenfinden, was die stetig fortschreitende Konzentration im Bergbau, Kohlengrosshandel und Rheinschiffahrt nur begünstigen könnte. Wenn sie dann sich erholten von den verlustreichen Zeiten und die Verbraucher zahlen liessen, wer würde ihnen das verdenken können, mehr aber noch, wer würde das zu verhindern vermögen? Das Gegengewicht, das dann der preussische Fiskus etwa bieten könnte, würde sich nicht als gross und stark genug erweisen, denn ist der staatliche Kohlenbergbau schon heute im Nachteil gegenüber dem privaten, so würde er es noch mehr sein, wenn letzterer in einem trustartigen Gebilde vereinigt wäre, das die Produktionsverhältnisse weit besser auszunutzen vermöchte als jetzt das Kohlen-Syndikat, wirtschaftstechnisch also eine weit grössere Leistungsfähigkeit besässe. Ein Zusammenbruch des Syndikats liegt demnach auch durchaus nicht im Interesse der Verbraucher, ganz abgesehen von den gewaltigen Schäden, die er den Produzenten und Arbeitern bringen müsste, und den schweren Wunden, die er auch sonst der deutschen Volkswirtschaft schlagen würde.

Bei den Verhandlungen zur Erneuerung und Erweiterung des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats handelt es sich demnach um eine auch für die Kohlenverbraucher Süddeutschlands höchst bedeutungsvolle Frage, die deshalb auch hier mit Recht im Brennpunkt des öffentlichen Interesses steht. Für die Kohlenversorgung Süddeutschlands, die den Gegenstand der vorliegenden Abhandlung bildet, ist sie von so hervorragender Bedeutung, dass der Verfasser, ehe er an seine Aufgabe herantritt, auf diese Verhältnisse, die später noch eingehend zu schildern sein werden, jetzt schon hinweisen zu müssen glaubt.

I. Der Bedarf Süddeutschlands an Brennstoffen.

Der Kohlenbedarf eines Landes wird vornehmlich bestimmt durch den Umfang seiner Industrie. In der Steigerung des Kohlenverbrauches, d. h. natürlich weniger der absoluten Menge nach als auf den Kopf der Bevölkerung bezogen, kommt die industrielle Entwicklung vorzüglich zum Ausdruck. Wie erheblich grösser der Kohlenbedarf in Ländern mit fortschreitender Industrie ist, als in solchen, die vorwiegend Ackerbau betreiben, zeigen die Kohlenverbrauchsziffern, die man für die Vereinigten Staaten Nordamerikas, Grossbritannien, Deutschland, Belgien für 1912 auf 4,89 t, 3,89 t, 3,51 t, 3,41 t auf den Kopf der Bevölkerung berechnet hat — im Jahre 1885 waren die entsprechenden Zahlen 1,79 t, 3,63 t, 1,50 t, 2,25 t —, dagegen für Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Italien, Russland für 1912 auf nur 1,50 t, 1,07 t, 0,17 t, 0,27 t — im Jahre 1885 betrug der Kohlenverbrauch hier sogar nur 0,79 t, 0,59 t, 0,10 t, 0,06 t auf den Kopf der Bevölkerung —. In Deutschland und Oesterreich-Ungarn findet aber ausser der Steinkohle auch die Braunkohle in ansehnlicher Menge Verwendung, was, da diese einen viel geringeren Heizwert hat, nicht ausser acht gelassen werden darf, wenn man die Höhe des Kohlenverbrauches richtig erfassen will. Nehmen wir für die Braunkohle etwa die Hälfte des Heizwertes der Steinkohle an — was freilich zu hoch veranschlagt wäre, käme nicht auch der starke Verbrauch der höherwertigen böhmischen Braunkohle in Betracht —, so stellt sich nach Zurückrechnung der Braunkohle auf Steinkohle für Deutschland der Kohlenverbrauch im Jahre 1912 nicht auf 3,51 t — 2,2 t Steinkohlen und 1,31 t Braun-



kohlen —, sondern auf nur 2,85 t auf den Kopf der Bevölkerung.

Die industrielle Entwicklung eines Staates beruht nicht zuletzt auf dem Vorhandensein oder aber der Möglichkeit der billigen Herbeischaffung der notwendigen Roh- und Hilfstoffe, und hier steht neben den Eisenerzen die Kohle im Vordergrund. Seinen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung verdankt denn auch das Deutsche Reich mit in erster Linie seinen reichen Kohlenschätzen, deren Hebung freilich erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts von Bedeutung zu werden beginnt. Im Jahre 1860 betrug die Steinkohlenförderung Deutschlands etwa 12 Millionen t, die Englands dagegen 81 Millionen t. Ueberragte damals England in der Steinkohlengewinnung Deutschland um nahezu das siebenfache, so steht das Deutsche Reich jetzt Grossbritannien nur noch um etwa ein Drittel nach: 1912 förderte es 174,9 Millionen t Steinkohlen, und England 264,6 Millionen t. Das Bild hat sich aber insofern noch mehr zu Gunsten Deutschlands verschoben, als hier zu der Steinkohlengewinnung noch die Braunkohlenförderung tritt, die 1860 nur 4,4 Millionen t, 1912 aber schon 81 Millionen t ausmachte.

Der Verbrauch an Steinkohlen und Braunkohlen in Deutschland betrug 1885 51,072 Millionen t Steinkohlen und 18,938 Millionen t Braunkohlen, 1913 aber 157,924 Millionen t Steinkohlen und 92,707 Millionen t Braunkohlen. Welch gewaltigen Anteil die Industrie an dem Gesamtkohlenverbrauch hat, lässt die Zahlentafel 1 (im Anhang) erkennen, die die Verteilung des Kohlenabsatzes des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats und der Kgl. Bergwerksdirektion Saarbrücken wiedergibt. Von der Verteilung des Kohlenverbrauches in Deutschland auf die verschiedenen Verbrauchergruppen kann diese Zahlentafel — von den ihr anhaftenden Ungenauigkeiten ganz abgesehen — allerdings nur ein annähernd richtiges Bild geben, denn sie entbehrt vor allem der Vollständigkeit, da sie sich nur auf den Absatz der Erzeugnisse der Syndikatszechen des Ruhrbezirkes und der fiskalischen Saar-

gruben erstreckt. Es fehlen diesbezügliche Angaben des gesamten Braunkohlenbergbaus, sowie der Steinkohlengewinnung in Schlesien, Sachsen, im Aachener Revier, der nicht staatlichen Saar- sowie der pfälzischen und Lothringer Zechen und der nicht zum Syndikat gehörenden Ruhrgruben, ferner auch über die eingeführten fremden Produkte, so besonders die englischen und böhmischen Kohlen. Würde nun auch eine die gesamte Produktion sowie die Einfuhr umfassende Statistik das Bild hier und da anders erscheinen lassen, die überragende Bedeutung der Industrie — vornehmlich der Eisenherstellung und Eisenverarbeitung — als Abnehmerin der Kohlenproduktion bliebe zweifellos bestehen. Beträchtlich ist, wie die Tabelle zeigt, ferner der Bedarf der Verkehrseinrichtungen, der Eisenbahnen und Schiffahrt, die allerdings ja grösstenteils wieder nur Hilfsorgane der Industrie darstellen. Ganz erheblich ist sodann der Hausbedarf, dessen Anteil am Gesamtverbrauch überdies grösser sein dürfte, als es nach der Tabelle den Anschein hat, allein schon durch das Hinzutreten der Braunkohle, die immer noch hauptsächlich für Hausbrand Verwendung findet. Mit der zunehmenden Bevölkerungsdichtigkeit infolge der industriellen Entwicklung geht natürlich auch der Verbrauch an Hausbrandkohlen in die Höhe, dies um so mehr, als die steigende Wohlhabenheit sich auch in wachsenden Ansprüchen hinsichtlich der Grösse und damit auch der Erwärmung der Wohnungen äussert.

Wenn nun auch Süddeutschland — von dem äussersten Westen, dem Saargebiet und den angrenzenden Teilen Lothringens und der Pfalz natürlich abgesehen —, was das Vorkommen von Kohlen angeht, von der Natur stiefmütterlich bedacht worden ist, so hat es an der wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung Alldeutschlands doch einen gewichtigen Anteil. Zunächst ist die oben gemachte Bemerkung, dass Deutschland seinen wirtschaftlichen Aufschwung seinen Bodenschätzen zu verdanken habe, nicht so zu verstehen, als ob nun die anderen in Betracht kommenden Faktoren nur von nebensächlicher Bedeutung

seien. Sehen wir von den rein persönlichen, freilich höchst wichtigen Momenten, wie Unternehmungsgeist und Ausdauer, Fleiss und Reichtum an Kenntnissen, Vorzügen der Person, die im Süden unseres Vaterlandes zu finden sind wie im Norden, auch ganz ab, das Vorhandensein der Roh- und Hilfstoffe oder die Möglichkeit deren billigen Beschaffung bilden nicht die einzige Vorbedingung für die industrielle Entwicklung eines Landes. Der Grad der Absatzmöglichkeit der erzeugten Ware, ferner die Arbeitskosten, sie stellen nicht viel geringere Standortsfaktoren für eine Industrie dar. Zu untersuchen, welche Umstände nun für das Aufkommen und Anwachsen der Industrie in Süddeutschland massgebend waren und sind, geht über den Rahmen dieser Abhandlung hinaus. Hier mag ein Hinweis auf Tatsachen genügen, dass z. B. in einigen Städten des kohlenarmen Bayerns sich immerhin eine ansehnliche Maschinenindustrie entwickelt hat, die doch ihre Roh- und Hilfstoffe fast ganz von weit her beziehen muss, also mit Frachtkosten belastet ist, die umso erheblicher sind, als hier natürliche oder künstliche Wasserstrassen von Bedeutung fehlen. Kaum günstiger liegen die Verhältnisse für Württemberg, das dennoch auch in der Herstellung von Maschinen und Apparaten einen beachtenswerten Platz einnimmt. Baden, die Rheinpfalz, das Elsass, sie sind allerdings vor dem rechtsrheinischen Bayern und Württemberg wieder bevorzugt durch ihre Lage zum Rhein, der billigen An- und Abfuhrstrasse, und durch die Nachbarschaft Lothringens und des Saargebietes mit ihrem Reichtum an Kohlen und Eisen. Welche Momente aber auch das Aufkommen und Aufblühen der Industrie in Süddeutschland — hier sei unter vielem nur noch auf die grossartige Textilindustrie sowie die achtunggebietende chemische Industrie hingewiesen — ermöglicht und begünstigt haben mögen, mit ihrem Anwachsen hat der Kohlenbedarf Süddeutschlands stetig zugenommen. Ziffernmässig lässt er sich im einzelnen freilich kaum richtig erfassen, jedenfalls wären dazu Erhebungen erforderlich, die so

umständlich und mehr noch so unsicher sind, dass das Ergebnis die aufgewandte Mühe nicht lohnen würde.

Mit der industriellen Entwicklung geht natürlich Hand in Hand die Verbesserung und Vermehrung der Verkehrsmittel, also vor allem der Eisenbahnen. Der wirtschaftliche Fortschritt zeigt sich ferner in der Menge und Leistungsfähigkeit der Zentralanlagen für Gas-, Wasser- und Elektrizitätslieferung. Werden letztere auch in steigendem Masse der Industrie dienstbar gemacht, so hängen ihr Entstehen und ihre Entwicklung doch vornehmlich mit der Bevölkerungszunahme, mit der Zusammenballung immer grösserer Menschenmassen in den grossen Städten zusammen, die ihrerseits freilich wieder in erster Linie auf die Vermehrung der Industrie zurückzuführen ist. Ueber die Bevölkerungszunahme in Süddeutschland und die steigende Bevölkerungsdichtigkeit finden sich einige Angaben auf der Zahlentafel 2 im Anhang. Die machtvolle Entwicklung der Industrie auch im Süden Deutschlands, die vor allem hiermit zusammenhängende starke Zunahme der Bevölkerung mit ihren stets noch wachsenden Bedürfnissen, die ihrerseits wieder befruchtend auf die Industrie zurückwirken, der gewaltige Ausbau der Verkehrsmittel, sie bedingen alle natürlich einen starken Kohlenverbrauch. Und obschon Süddeutschland, wovon gleich noch zu sprechen ist, über erhebliche Wasserkräfte verfügt, die freilich bislang nur unvollkommen ausgenutzt worden sind, so ist, wie auch aus den Berichten der Dampfkesselüberwachungs-Vereine zu schliessen, die Benutzung der Dampfkraft dennoch in stetem Steigen begriffen.

Kommt nun auch hauptsächlich die Industrie als Abnehmerin der Kohlen in Betracht, so hat, wie schon bemerkt, der Hausbedarf daran ebenfalls grossen Anteil. Was Süddeutschland anbelangt, so mag daran erinnert werden, dass infolge des Waldreichtums bis in die heutige Zeit hinein in manchen Gegenden noch vielfach das Holz als Brennstoff Verwendung findet, wenn es auch immer mehr von der Kohle verdrängt wird. Hausbedarf stellt auch der

— besonders auch durch die Ausbreitung des Wintersports — zunehmende Verbrauch in den grossen Hotels dar, wiewohl er hier letzten Endes wieder gewerblichen Zwecken dient. Allerdings spielt der Fremdenverkehr in Süddeutschland noch nicht die Rolle wie etwa in der Schweiz, wo man ja gewissermassen von einer „Fremdenindustrie“ sprechen kann. Erwähnt mag noch werden, dass auch die Landwirtschaft mit ihren Nebenbetrieben, wie Molkereien, Brennereien usw. wachsende Abnehmerin von Kohlen ist, wobei auf die steigende Verwendung landwirtschaftlicher Maschinen verwiesen sein mag, die ihren Antrieb durch Lokomobilen erhalten, wie z. B. Dampfdreschmaschinen.

Der Bedarf Süddeutschlands an Brennstoffen ist also im fortwährenden Steigen begriffen, und zwar infolge der zunehmenden Industrialisierung auch relativ wachsend. Die Frage der Sicherstellung der Bedarfsdeckung und einer möglichst billigen Bedarfsdeckung ist demnach für die süddeutsche Volkswirtschaft von allergrösster Wichtigkeit. Hinsichtlich der Sicherstellung der Versorgung des Deutschen Reiches mit Kohlen sei einigen Mitteilungen über die noch im Boden ruhenden Kohlenschätze unseres Vaterlandes und über den Zeitpunkt ihrer voraussichtlichen Erschöpfung Raum gegeben. Nach den auf eingehenden Untersuchungen beruhenden Schätzungen des Breslauer Geologen Frech ist Deutschland in bezug auf den Kohlenvorrat das reichste Land Europas und wird in der Menge des vorhandenen Brennstoffes nur von Nordamerika und Nordchina übertroffen. Die Lebensdauer der einzelnen Lagerstättenbezirke hängt aber nicht nur von der Menge des Vorrates, sondern natürlich auch von der Höhe der Förderung ab. Wie sich letztere in Zukunft stellen, welche Entwicklung sie in den verschiedenen Bezirken nehmen wird, darüber sind indes keine auch nur annähernd richtigen Berechnungen, sondern nur Mutmassungen möglich. Anderseits darf bei den Schätzungen auch die Vorratsmenge nicht als eine feststehende Grösse betrachtet werden, sie wird vielmehr von der jeweiligen Abbauwürdigkeit und

Abbaumöglichkeit beeinflusst, die durchaus nicht immer gleich bleiben. Nach Frech reicht nun die Erschöpfungsdauer für die beiden Hauptkohlenfundgebiete Deutschlands, das oberschlesische und das niederrheinisch-westfälische Becken, über ein Jahrtausend hinaus. Zu den beiden genannten Gebieten kommen aber auch noch das nach der Pfalz und Lothringen hinübergreifende Saarrevier, ferner das Aachener Becken, sowie das niederschlesische und sächsische Revier, deren Bedeutung hinter den beiden erstgenannten Kohlenfundstätten freilich sehr zurücksteht. Die Abbauzeit der Kohlenmengen im Saargebiet und im Aachener Bezirk wird mit 600—800 und mit 500 Jahren, die der Vorräte in Niederschlesien und Sachsen allerdings nur mit 200—250 Jahren angenommen.

Wenn also auch die Erde noch ungeheuere Vorräte an Kohlen in ihrem Schosse birgt, und wenn auch im besonderen Deutschland eine Erschöpfung seiner Kohlenschätze für so bald nicht zu erwarten hat, so darf man doch nicht ausser acht lassen, dass mit den Kohlen Werte verbraucht werden, die unwiederbringlich verloren sind. Die Entstehung der Kohlenlager hat Millionen von Jahren erfordert. Eine hinreichend rasche Neubildung von Kohlen zum Ersatz der verbrauchten ist daher ausgeschlossen. Ist nun früher vielfach ein unverantwortlich verschwenderischer Raubbau getrieben worden mit den Kohlenschätzen — was ganz besonders für Nordamerika gilt, wo man in dem Bestreben, nur billig zu Kohlen zu kommen, lediglich die besten Teile der Flöze abbaute, die weniger wertvollen aber liegen liess, sodass auch deren späterer Abbau wenn nicht unmöglich, so doch unlohnend sein dürfte —, so kommt in der Neuzeit mehr und mehr das Bestreben zur Geltung, die Naturschätze, die früher oft sinnlos vergeudet wurden, ökonomischer zu verwerten. Das wird erreicht einmal durch einen vernünftig geregelten Abbau, sodann aber auch durch eine bessere Ausnutzung der Kohle. Ist in ersterer Hinsicht schon viel geschehen — unter der Menge der technischen Fortschritte sei nur das Spülversatzverfahren

erwähnt, das eine wirtschaftlichere Ausbeutung der Steinkohlenlager gestattet —, so sollte die Auswertung der Steinkohle weit mehr durchgeführt werden, als es jetzt schon geschieht. Bei einer Dampfkesselanlage beträgt z. B. die wirkliche Wärmeausnutzung des Brennstoffes im Durchschnitt kaum mehr als 15%, in Gasmotoren werden dagegen schon 25% der Wärmeenergie nutzbar gemacht. In Hausbrandöfen zumal älteren Stiles ist der Kaminverlust meist noch grösser als in industriellen Heizanlagen. In der Destillation der Steinkohle, in ihrer Zerlegung in Gas und Koks unter Mitgewinnung verschiedener anderer höchst wertvoller Produkte, haben wir nun zweifellos eine bessere Ausnutzung der Steinkohle als in ihrer direkten Verbrennung. Dass dieses Verfahren aber auch stets das wirtschaftlichere ist, kann bei den Kosten der hierfür notwendigen Anlagen nicht ohne weiteres bejaht werden, vielmehr wird oft die direkte Verbrennung der Destillation vorzuziehen sein. Jedenfalls sind aber im Interesse einer möglichst langen Erhaltung der heimischen Kohlenschätze alle Bestrebungen, von der in der Kohle enthaltenen Wärmeenergie möglichst viel zu verwerten — selbstverständlich darf das ökonomische Moment nicht ausser acht gelassen werden —, nur zu begrüssen. Hierher gehören aber auch die bisher leider nur mit verhältnismässig geringen Erfolgen gekrönten Versuche der Verbesserung der Oefen und Kesselanlagen zum Zwecke einer grösseren Ausnutzung der Brennstoffe und damit auch Beseitigung der Rauchplage. Für verhältnismässig kohlenarme Gegenden wie gerade Süddeutschland, die den Brennstoff unter hohen Frachtkosten aus der Ferne herbeiführen müssen, aus diesem Grunde auch nur hochwertige Kohlen verwenden sollten, haben alle diese Bestrebungen eine umso grössere Bedeutung. Hier sei auch der Gasfernversorgung gedacht, die den Kohlentransport von Ort zu Ort ersetzt durch Verteilung des Gases auf grosse Bezirke an jeden einzelnen Abnehmer. Dieses System wird mit der Zeit wohl auch in Süddeutschland noch zur Geltung gelangen.

Kann durch eine zweckmässige Regelung des Abbaues der Kohlenlager und durch eine ökonomische Verwertung der Kohle die Erschöpfung der im Boden ruhenden Schätze auch zurückgehalten werden, einmal muss der Tag kommen, an dem unser jetzt noch gewaltiger Kohlenvorrat verbraucht sein wird. Bis dahin muss es also dem menschlichen Geiste gelungen sein, eine andere Energiequelle ausfindig zu machen, andere Naturkräfte in nutzbare Energieformen zu bringen. In der Wärme der Sonne und in der Kraft des fliessenden Wassers scheint die Möglichkeit der Entbehrlichmachung der Kohle zu liegen. Ob es nicht einmal noch gelingen wird, die Sonnenwärme in irgend einer Form für wirtschaftliche Zwecke direkt verwertbar zu machen, wer kann es wissen? Mit der Ausnutzung der Wasserkraft, die, schon seit Urzeiten vom Menschen angewandt, dann durch die Dampfkraft verdrängt, lange wie ein Veilchen im Verborgenen geblüht hat, sind in neuerer Zeit, seit man gelernt hat, sie mit Hilfe der Dynamomaschine in elektrische Energie umzuwandeln, jedenfalls schon beachtenswerte Fortschritte erzielt worden. Für Süddeutschland ist die Möglichkeit einer Verwertung der Wasserkraft von besonders grosser Bedeutung, da es, mit Kohlen schlecht versehen, teilweise — dies gilt vornehmlich für Südbayern und Südbaden — über erhebliche natürliche Wasserkräfte verfügt. Von den etwa 2000000 P.S. nutzbarer Wasserkraft, die nach einer fachmännischen Schätzung das Deutsche Reich besitzt — übrigens sehr viel weniger als Frankreich und Italien oder gar die Schweiz, Schweden und Norwegen —, entfallen allein 700000 P.S. auf Bayern und 450000 auf Baden. Der Ausbau dieser Wasserkräfte, die bis jetzt nur zum kleineren Teile nutzbar gemacht worden sind, kann demnach den in Betracht kommenden süddeutschen Staaten ziemliche Ausgaben für Kohlen ersparen. Freilich muss man sich hier sehr vor einem leicht irreführenden Optimismus, vor einer Ueberschätzung des wirtschaftlichen Nutzens der „weissen Kohle“ hüten. Denn um aus den Wasserkräften

elektrische Energie zu gewinnen, bedarf es im allgemeinen des Baues gewaltiger Kraftwerke unter Inanspruchnahme bedeutender Kapitalien, deren Verzinsung und Amortisierung die Rentabilität leicht in Frage stellen kann. Immerhin bilden für Süddeutschland — es gilt dies, wie gesagt, in der Hauptsache allerdings nur für Südbayern und Südbaden — die Wasserkräfte einen bedeutsamen Faktor für die Aussichten seiner wirtschaftlichen Entwicklung. Wenn aber auch die Verwertung der Wasserkraft in Süddeutschland — wobei auch an die in Verbindung mit der Regulierung des Oberrheins geplanten Kraftwerke zu denken ist — noch eine grosse Zukunft haben mag, das Bedürfnis an Kohlen wird kaum geringer werden und die Wasserkraft wohl nur eine — für den wirtschaftlichen Fortschritt freilich höchst wertvolle — Kraftergänzung darstellen.

Einen Ersatz für Kohle bieten auch die flüssigen Brennstoffe, die sich ein immer grösseres Anwendungsgebiet erobern, nicht zuletzt infolge der wachsenden Benutzung der Dieselmotoren. Ausser zum Antrieb von Motoren können aber flüssige Brennstoffe auch vorteilhaft verwandt werden zur Heizung von Dampfkesseln, Lokomotiven und Schiffskesseln, ferner für Metallschmelzung, schliesslich auch als Heizmaterial für Wärmeanlagen in Gebäuden. Früher waren der Verwendung von flüssigen Brennstoffen in Deutschland dadurch Schranken gesetzt, dass sie von weither eingeführt werden mussten, also mit hohen Frachtkosten belastet waren; zudem gingen entsprechend der wachsenden Nachfrage auch die Preise erheblich in die Höhe. Erst die weitere Verarbeitung des Steinkohlenteers, des ersten Nebenproduktes der Kokereien, hat uns einen eigenen billigen Brennstoff beschert, das Teeröl. Einen eigentlichen Ersatz für die Kohle — etwa wie die Wasserkraft — bildet das Teeröl also nicht, da es ja aus der Kohle hergestellt wird. Die Gewinnung natürlicher flüssiger Brennstoffe, so vor allem des Erdöls, wird aber voraussichtlich noch weit eher beendet sein als die Förderung von Kohlen. Anderseits kann aber auch die

Produktion von Teeröl nicht beliebig gesteigert werden. Für Gegenden, für die, wie für Süddeutschland, mit der Herbeischaffung der Brennstoffe erhebliche Frachtkosten verbunden sind, hätte die Verwendung flüssiger Brennstoffe, des höherwertigen Materials, gegebenenfalls auch den Vorzug der Frachtersparnis.

II. Die Beteiligung der verschiedenen Produktionsgebiete an der Kohlenversorgung Süddeutschlands.

Wenn Süddeutschland heute einen gewaltigen Bedarf an Brennstoffen hat, und zwar vornehmlich infolge der mehr und mehr aufblühenden Industrie, so steht die Deckung dieses Bedarfes teilweise in engem Zusammenhang mit seiner Entstehung. Denn mögen auch Verhältnisse verschiedenster Art das Aufkommen grossgewerblicher Unternehmungen im Süden des Deutschen Reiches ermöglicht und ihr Wachstum gefördert haben, so sind es offenbar doch zwei Faktoren, die auf die Entwicklung der süddeutschen Industrie eine besonders günstige Wirkung ausüben, erstens das beträchtliche Kohlenvorkommen im Saarrevier, sodann die eine verhältnismässig billige Herbeischaffung der Kohle, des wichtigsten Hilfstoffes der Industrie, ermöglichende Wasserweg-Verbindung eines erheblichen Teiles Süddeutschlands mit unserer grössten Kohlengewinnungsstätte, dem Ruhrbecken, durch den Rhein. Der Bedarf Süddeutschlands an Kohlen ist also zum grossen Teil erst herausgewachsen aus der Möglichkeit, ihn zu befriedigen. Wie sehr also die beiden vorerwähnten Momente — Saarbergbau und Rheinwasserstrasse — das Aufblühen des Grossgewerbes in Süddeutschland begünstigt haben, zeigt einmal die gewaltige eisenherstellende und eisenverarbeitende Industrie im Saargebiet und in Lothringen — die sich freilich jetzt nicht mehr allein auf den Steinkohlenbergbau in diesem Bezirke stützt, sondern ihren jüngsten mächtigen Ausbau vor allem den reichen Lagern

an Minette-Erzen in Lothringen zu verdanken hat — zum andern Male die Entstehung grosser Industrien am Rhein und in nächster Nähe des Rheines. Selbstverständlich ist die relativ billige Anfuhr von Kohlen nur einer von den vielen Vorteilen, die die Lage gewerblicher Unternehmungen an grossen Wasserstrassen im Gefolge hat, sicherlich aber an Bedeutung nicht der geringste.

Die Feststellung des Konsums Süddeutschlands an Brennstoffen — wie der deutschen Verbrauchsstätten überhaupt — ist nun mit einigen Schwierigkeiten verbunden, zumal wenn die Brennstoffe nach ihrer Herkunft unterschieden werden sollen. Ueber den Kohlenverkehr des deutschen Zollgebietes als eines einheitlichen Wirtschaftskörpers mit dem Ausland können wir uns an Hand der Reichsstatistik genau unterrichten. Dagegen befasst sich keine amtliche Statistik mit der Aufgabe, für jeden einzelnen Ort des Deutschen Reiches seinen Verbrauch in Brennstoffen zu ermitteln und diesen gar nach den verschiedenen Produktionsstätten zu unterscheiden. Ein — wenn auch nur annähernd richtiges — Bild über die Kohlenversorgung der einzelnen Gegenden Süddeutschlands und des Anteiles der verschiedenen Kohlengewinnungsbezirke lässt sich jedoch mit Hilfe der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen und der Statistik der Binnenschiffahrt des Deutschen Reiches entwerfen, wobei aber Ungenauigkeiten mit in den Kauf genommen werden müssen. Die einzelnen Produktionsgebiete, d. h. soweit sie Wirtschaftseinheiten darstellen oder in Organisationen zusammengeschlossen sind, besitzen natürlich genaue Aufstellungen über den Verbleib ihrer Erzeugnisse. Dass sie aber diese Statistiken in ihrer Ausführlichkeit der Oeffentlichkeit nicht gern preisgeben, liegt auf der Hand. Die amtliche Statistik hat diesen gegenüber aber auch den Vorteil, dass sie die einzige ist, die die statistischen Erhebungen für alle Gruben, ob sie nun einer Organisation angehören oder nicht, für den gleichen Zeitraum und die gleichen Gebiete in der gleichen Weise (Erhebungstechnik) für alle

in Betracht kommenden Brennstoffe inländischer oder ausländischer Herkunft anstellt, während Erhebungsart und Erhebungszeit (Kalenderjahr — Geschäftsjahr) bei den verschiedenen Verkaufstellen der Produzenten ausserordentlich verschieden und infolgedessen genauere Vergleiche fast in allen Fällen unmöglich sind. Zweck der vorliegenden Abhandlung soll aber auch weniger der sein, ziffermässig Jahr für Jahr die Brennstoffbezüge der einzelnen Gegenden und Plätze Süddeutschlands aus den verschiedenen Gewinnungsstätten genau festzustellen, sondern eine allgemeine Uebersicht über die Gestaltung der Kohlenversorgung Süddeutschlands und der Beteiligung der verschiedenen Bergbaubezirke daran zu geben, mehr aber noch den Ursachen des Aufkommens und Fortschreitens oder des Rückganges der einzelnen Kohlenförderstätten hinsichtlich ihrer Lieferungen nach Süddeutschland nachzugehen und hieraus Rückschlüsse zu ziehen für die weitere Entwicklung, ferner alle die Faktoren festzuhalten, die für die Sicherstellung, Vereinfachung und Verbilligung der Kohlenversorgung Süddeutschlands von Bedeutung sind.

Im folgenden soll nun zunächst untersucht werden, welche Kohlenfundstätten an der Versorgung Süddeutschlands mit Brennstoffen beteiligt sind, welche Mengen sie in den Verbrauch überleiten und wie sich diese auf die einzelnen Gegenden verteilen. Es sollen dabei alle die allgemeinen und besonderen Umstände hervorgehoben werden, die den Anteil der betreffenden Bergbaubezirke erklären, weshalb es als angebracht erscheint, auch der Produktionsverhältnisse in den verschiedenen Kohlenrevieren zu gedenken.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Gewinnungsstätten unter einander wird natürlich in erster Linie durch die Preise bestimmt, zu denen sie ihre Produkte auf den Markt bringen können. Wenn nun auch diese Preise vornehmlich aus dem Wert der Kohle auf der Grube, der hinwiederum vor allem auf den Gestehungskosten beruht, und aus den Frachtlasten sich zusammensetzen, so sind

für das Ergebnis des Wettbewerbes doch auch noch andere Faktoren massgebend, vornehmlich die besonderen Eigenschaften der Kohlen, die ihnen einen verschieden hohen Gebrauchswert verleihen. Die Entscheidung des Verbrauchers für dieses oder jenes Produkt wird daher im allgemeinen weniger von der absoluten als von der relativen Höhe des dafür geforderten Preises abhängen. Ausserdem können auch andere, nicht eigentlich in dem Produkt selbst liegende Faktoren den Wettbewerb stark beeinflussen, so besonders die geringere oder grössere Geschicklichkeit der Verkäufer, bei syndizierten Erzeugnissen die Geschäftshandhabung der Verkaufsvereinigungen, unter Umständen auch Hemmnisse politischer Natur, z. B. Zölle. Oft erfährt auch das Produkt des einen Reviers bei den Verbrauchern eine Wertschätzung, die den tatsächlichen Eigenschaften nicht entspricht — man könnte hier fast von einem „Affektionswert" reden —, während einem andern Erzeugnis umgekehrt oft ein unbegründetes Vorurteil entgegengebracht wird. Dieses psychologische Moment spielt erfahrungsgemäss zuweilen schon eine Rolle. Man wird also zu einem richtigen Ergebnis nicht gelangen können, wenn man — wie dies oft geschieht — den Grad der Wettbewerbsmöglichkeit der einzelnen Bergbaureviere auf diesem oder jenem Markt lediglich nach den Frachtkosten und dem Wert der Kohle auf der Grube abschätzen will. Trugschlüsse werden leicht die Folge sein. Mit dem Wert der Kohle auf der Grube oder — was fast dasselbe ist — den Selbstkosten der Zechen zu arbeiten, ist ohnehin ein missliches Ding. Denn die Berechnungen der Gestehungskosten erfolgen auf den einzelnen Zechen oder in den verschiedenen Revieren durchaus nicht nach dem gleichen System, ihre Ergebnisse können demnach auch schlecht mit einander verglichen werden. Ein Moment der Unsicherheit liegt ferner darin, dass diese Grubenwerte der Kohle oft ganz erhebliche Schwankungen aufweisen. Immerhin bilden sie aber doch einen Faktor im Wettbewerb, weshalb sie auch in den folgenden Untersuchungen

nicht unbeachtet bleiben sollen. Die Zahlentafel 3 (in der Anlage) gibt die Grubenwerte der Steinkohlen und Braunkohlen der verschiedenen für die Kohlenversorgung Süddeutschlands in Betracht kommenden Gewinnungsbezirke an. Die Zahlen können aber nur einen ganz allgemeinen Anhalt gewähren, zumal da sie sich nur auf das Rohprodukt, die Förderkohle, beziehen.

Der zweite Hauptfaktor für den Grad der Konkurrenzfähigkeit besteht in der Höhe der Frachten von der Gewinnungsstätte bis zum Verbrauchsort. Hier ist es von wesentlicher Bedeutung, ob die Kohle mit der Eisenbahn befördert werden muss, oder ob sie auch den meist billigeren Wasserweg benutzen kann. Die wirtschaftlichen Vorzüge des Wassertransportes der Kohlen sollen an einer anderen Stelle dieser Abhandlung noch eingehend erläutert werden, und im besonderen wird auch die Höhe der Kosten der Kohlenverfrachtung auf der Wasserstrasse nach Süddeutschland zu besprechen sein. Ueber die Höhe der Eisenbahnfrachten von den für Süddeutschlands Kohlenversorgung in Betracht kommenden Kohlenrevieren nach den verschiedenen Gegenden Süddeutschlands geben die Zahlentafeln 4 a, b, c Auskunft.

Die Wettbewerbsmöglichkeit hängt ferner von der Beschaffenheit der Kohle ab, die hauptsächlich in dem ihr innewohnenden Heizwert zum Ausdruck kommt. Wenn es nun auch nicht angängig ist, bei einem Vergleich der Kohlen verschiedener Herkunft nur nach dem Heizwert den Qualitätsgrad des einzelnen Erzeugnisses bestimmen zu wollen, vielmehr je nach dem Verwendungszweck für die Wahl des Verbrauchers auch andere Eigenschaften der Kohle mitsprechen müssen — dem kalorimetrisch bestimmten Heizwert entspricht nicht ohne weiteres die praktische Heizkraft —, so sind im grossen ganzen für die Beurteilung der Produkte der verschiedenen Bergbaubezirke die Heizwerte doch die gegebenen Wertmesser. In der Zahlentafel 5 sind die Heizwerte von Erzeugnissen der Süddeutschland mit Kohlen versorgenden Gewinnungs-

stätten niedergelegt. Die Zahlen sind Berichten öffentlicher Untersuchungsanstalten entnommen.

Einer Betrachtung der Kohlenversorgung Süddeutschlands hat natürlich die Festlegung des geographischen Begriffs Süddeutschlands vorauszugehen. Unter Annahme der Mainlinie als nördlichen Grenze werden sich die folgenden Untersuchungen auf Bayern, Württemberg, Baden, die bayer. Rheinpfalz, das Grossherzogtum Hessen (ohne Oberhessen), Elsass-Lothringen, sowie das Saargebiet erstrecken. Für die Kohlenversorgung dieses ganzen Gebietes kommen nun in Betracht: erstens die eigene Produktion und zweitens die Zufuhr aus anderen Revieren, die hinwiederum zu trennen ist nach Inland und Ausland. Die eigene Kohlengewinnung findet statt im rechtsrheinischen Bayern, in der bayer. Pfalz, in Lothringen und vor allem im Saargebiet. Die Kohleneinfuhr geschieht aus dem Ruhrgebiet, dem Aachener Revier, Schlesien und Sachsen, ferner aus Thüringen, dem rhein. Braunkohlenbezirk und Hessen. Sodann aus dem Ausland, und hier sind daran beteiligt Oesterreich (und zwar nahezu ausschliesslich Böhmen), Belgien, Holland, Frankreich und England.

Die Zahlentafel 6 gibt die Bezüge der einzelnen süddeutschen Staaten an Steinkohlen, Koks und Braunkohlen im Jahre 1912 wieder, soweit diese Zufuhren mit der Eisenbahn erfolgt sind. Die Zahlen sind der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen entnommen. Erläuternd sei dazu folgendes bemerkt:

Die Lieferungen an schlesischer Kohle geschehen fast ganz aus dem Verkehrsbezirk 13, dem Regierungsbezirke Oppeln. Es handelt sich also bei der Einfuhr nahezu ausschliesslich um oberschlesische Kohle. Der kleine Rest stammt aus dem Regierungsbezirk Breslau, ist somit niederschlesische Kohle.

Der Verkehrsbezirk 19 setzt sich zusammen aus den preussischen Regierungsbezirken Merseburg und Erfurt, dem Kreis Schmalkalden des Regierungsbezirks Kassel und den Thüringischen Staaten. Die

aus diesem Bezirk nach Süddeutschland gelangenden Braunkohlen stammen vornehmlich aus dem Zeitz-Weissenfelser Revier und aus Sachsen-Altenburg.

Das Ruhrgebiet (Verkehrsbezirke 22 und 23) umfasst das von der Linie Hamm-Haltern-Dorsten-Dinslaken - Homberg - Düsseldorf - Burscheid - Meinerzhagen-Hemer-Hamm umgrenzte Gebiet mit Ausnahme der Rheinhafenstationen Duisburg, Duisburg-Hochfeld und Ruhrort. Verkehrsbezirk 22 stellt den zu Westfalen, Verkehrsbezirk 23 den zur Rheinprovinz gehörenden Teil des Ruhrgebietes dar.

Die Verkehrsbezirke 24 (Provinz Westfalen — ohne Ruhrgebiet —, Lippe und Waldeck) und 25 (Rheinprovinz rechts des Rheins — ohne Ruhrgebiet und Rheinhäfen —) sind in der Aufstellung nicht berücksichtigt worden, da die aus diesen Gebieten erfolgten Lieferungen zu unbedeutend waren.

Den Verkehrsbezirk 26 bildet die Rheinprovinz links des Rheins (mit Ausnahme des Saargebiets). Die Versandzahlen für Steinkohlen aus diesem Bezirk geben also in der Hauptsache, wenn nicht ausschliesslich, die Lieferungen aus dem Aachener Revier wieder. Bei Koks dürfte es sich zum guten Teil auch um Gaskoks handeln. Die Braunkohlen entstammen natürlich dem Kölner Bezirk.

Das Saargebiet, Verkehrsbezirk 27, erstreckt sich von Neunkirchen (einschl.) bis Trier (ausschl.).

Bayern rechts des Rheines zerfällt in die Verkehrsbezirke 36 Südbayern (Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern, Schwaben und Neuburg, sowie Stadt Regensburg, die Bezirksämter Regensburg und Stadtamhof) und 37 Nordbayern (Regierungsbezirke Oberpfalz und Regensburg — mit Ausschluss der Stadt Regensburg, sowie der Bezirksämter Regensburg und Stadtamhof —, Oberfranken, Mittelfranken, sowie Unterfranken und Aschaffenburg). Bei dem Versand aus Südbayern handelt es sich um die ober-

bayerischen Pechkohlen, bei dem aus Nordbayern in der Hauptsache um die Schwandorfer Erzeugnisse.

Der Versand aus dem Verkehrsbezirk 21 (Provinz Hessen-Nassau und Oberhessen) an Steinkohlen besteht offenbar aus in Rhein- und Main-Stationen umgeschlagenen Mengen. Dasselbe gilt vom Koks, mit der Einschränkung, dass sich hierunter auch Gaskoks befinden dürfte. Die Statistik macht aber in dieser Hinsicht keinen Unterschied. Bei der Braunkohle handelt es sich natürlich um die Produkte aus Oberhessen und Hessen-Nassau.

Auch die von dem Verkehrsbezirk 32 (Grossherzogtum Hessen ohne Oberhessen) zum Versand gekommenen Mengen sind vorher über die Wasserstrasse herangebracht worden. Die auffallend starken Lieferungen aus diesem Bezirk nach Bayern erklären sich — was schon hier erwähnt sein mag — durch die Bezüge der bayer. Staatsbahnen, die den Umschlagplatz Gustavsburg benutzen, da kein anderer Rheinhafen dem bayer. Staatsbahnnetz so nahe liegt.

Umschlagmengen stellen sodann die Lieferungen aus den Verkehrsbezirken 33 (Baden ohne Mannheim und Rheinau) und 34 (Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen) dar. Dasselbe gilt für den Verkehrsbezirk 30 (Elsass). Die Versandziffern der Bezirke 29 (Lothringen) und 31 (bayer. Pfalz) geben dagegen Lieferungen der eigenen Erzeugnisse wider. Die in pfälzischen Rheinhafen-Stationen (ohne Ludwigshafen) umgeschlagenen, übrigens nur unbedeutenden Mengen, gelangen kaum in einen anderen Bezirk. Sie bilden also einen Teil des Empfangs aus eigenem Bezirk.

Zu den Verkehrsbezirken 54 (Böhmen), 55 (übriges Oesterreich), 60 (Belgien) und 61 (Holland) ist an dieser Stelle nichts besonderes zu erwähnen.

Im ganzen sei zu der Aufstellung noch bemerkt, dass die Zahlen der Eisenbahn-Güterstatistik der besseren Uebersicht wegen auf 50 abgerundet worden

sind. Die in der Statistik aufgeführten ganz kleinen Lieferungen sind in der Aufstellung nicht berücksichtigt worden, sofern sie unter 500 t bleiben. Es handelt sich dabei um Zufälligkeits- oder Verlegenheitsmengen, die in der Aufstellung nur störend wirken würden.

Die Zahlentafel 6 lässt nun zwar klar erkennen, was die süddeutschen Staaten im Jahre 1912 an Brennstoffen mit der Eisenbahn erhalten haben, und sie zeigt auch, welche Kohlenfundstätten an den Lieferungen beteiligt sind und in welchem Umfang ungefähr. Die aus den Verkehrsbezirken 21, 30, 32, 33, 34 versandten Mengen sind, wie nachher noch darzulegen sein wird, weitaus in der Hauptsache als Ruhrkohlen anzusprechen. Die Bezüge der süddeutschen Kohlenverbraucher sind aber damit noch nicht erschöpft. Das Bild ist unvollständig, denn es fehlen einmal die Mengen, die mit der Fuhre vom Gewinnungsorte zum Verbraucher gelangen, dann aber auch — und das ist von weit grösserer Wichtigkeit — die direkt auf dem Wasserwege bezogenen Mengen.

Für das Saargebiet stellt sich bei Berücksichtigung des Landabsatzes der Verbrauch an Kohlen eigener Erzeugung für 1912 nicht bloss auf 3 117 000 t Kohlen, d. h. den Eisenbahnempfang, sondern auf rund 5,5 Millionen t — allerdings einschliesslich Selbstverbrauch der Zechen —, nämlich Produktion (12,47 Millionen t) abzüglich Absatz im übrigen Inland und im Ausland mit Eisenbahn und Schiff (rund 7 Millionen t). Hiervon sind allerdings nun wieder die Koksbezüge mit der Bahn aus dem eigenen Bezirk in Abzug zu bringen, da diese Mengen, wenn auch in anderer Form, ja schon in den für die Koksherstellung an den eigenen Bezirk — mit Bahn, Fuhre, Drahtseilbahn, Schmalspurbahn — abgegebenen Quantitäten Kohlen enthalten sind.

In gleicher Weise berechnet sich für Lothringen der Steinkohlenverbrauch im Jahre 1912 auf 3,56 Millionen t Förderung abzüglich 2,02 Millionen t Versand ausserhalb

des Bezirkes auf 1,54 Millionen t oder nach Abzug von rund 100000 t Koksbezügen eigener Herstellung auf 1,44 Millionen t — einschliesslich Zechenselbstverbrauch —, während die Tabelle 6 nur 1,126 Millionen t aufführt. Der Koksverbrauch erfährt eine Minderung durch die nach Frankreich ausgeführten Mengen, die — offenbar aus Ruhrkoks bestehend — 1912 750000 t ausmachten. Diese Mengen sind ohne Zweifel in den Verbrauch der in Frankreich unmittelbar an der lothringischen Grenze gelegenen Hütten übergegangen.

Was sodann die bayer. Pfalz anbelangt, so besteht für die Berechnung deren Eigenverbrauchs insofern eine kleine Schwierigkeit, als die aus der Pfalz in die Pfalz selbst mit der Eisenbahn versandten Quantitäten vielleicht auch Rheinumschlagsmengen enthalten. Diese sind aber auf jeden Fall so gering, dass sie unberücksichtigt bleiben dürfen. Es betrug nun im Jahre 1912 die Förderung der pfälzischen Gruben 790000 t Kohlen, der Versand rund 540000 t. Es bleibt ein Konsum — wieder einschliesslich Selbstverbrauch der Zechen — von 250000 t, während die Eisenbahnstatistik nur 122600 t als Empfang aus eigenem Bezirk anführt.

Von der Braunkohlenproduktion Bayerns rechts des Rheines wurden ausgeführt im Jahre 1912 aus Nordbayern rund 50000 t, aus Südbayern rund 25000 t. Bei einer Gesamtförderung von etwa 1800000 t ergibt das einen Eigenverbrauch von 1725000, während die Eisenbahnstatistik nur 973000 t als Empfang aus eigenem Bezirk aufführt. Der erhebliche Unterschied erklärt sich einmal durch den starken Selbstverbrauch der Gruben, im besonderen auch zur Brikettherstellung — die Brikettmengen sind aber in den als abgesetzt verzeichneten Mengen enthalten —, sodann auch durch die Versorgung von Elektrizitätsanlagen in unmittelbarer Nähe der Gruben. Etliche Mengen entfallen auch auf den sonstigen Landabsatz.

Um ein richtiges Bild von dem Gesamtverbrauch Süddeutschlands an Brennstoffen zu erhalten, muss man, wie

gesagt, ferner die auf dem Wasserwege herangeführten Mengen berücksichtigen. Hier sind zwei Haupt-Zufuhrstrassen zu unterscheiden: erstens der Rhein, der natürlich die Hauptmengen bringt, und zweitens die Kanäle in Elsass-Lothringen, die einerseits Saarkohlen und anderseits belgische und französische Erzeugnisse herbeischaffen.

Der Gesamtempfang der Rheinstationen von Mainz aufwärts bis Strassburg betrug im Jahre 1912:

6631800 t Steinkohlen und Steinkohlenbriketts,
462600 t Koks,
406200 t Braunkohlenbriketts.

Diese Mengen dürfen natürlich nur zum kleineren Teil als weiterer Empfang zum eigenen Verbrauch bestimmter Brennstoffe Süddeutschlands gebucht werden, denn einmal sind in ihnen ja bereits die Quantitäten enthalten, die in den betreffenden süddeutschen Verkehrsbezirken umgeschlagen und an süddeutsche Verbraucher mit der Bahn weiterversandt worden sind. Es sind also die in der Zahlentafel 6 aufgeführten Versandmengen aus den Verkehrsbezirken 30 (Elsass), 32 (Grossherzogtum Hessen), 33 (Baden), 34 (Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen) in Abzug zu bringen. Die aus der Pfalz (ohne Ludwigshafen) versandten Mengen sollen in Uebereinstimmung mit dem oben Gesagten nicht als Umschlagsmengen gelten. Der Versand aus den Verkehrsbezirken 32, 33, 34 und 30 nach süddeutschen Gegenden — die 4 Verkehrsbezirke einbegriffen — belief sich gemäss Tabelle 6 im Jahre 1912 auf:

3984000 t Steinkohlen und Steinkohlenbriketts,
212500 t Koks,
223500 t Braunkohlenbriketts.

Sodann sind aus den 3 letztgenannten Bezirken in das Ausland (Schweiz, Frankreich, Italien, Oesterreich, Luxemburg) ausgeführt worden (Bahnversand):

1116000 t Steinkohlen und Steinkohlenbriketts
107800 t Koks
23600 t Braunkohlenbriketts.

Schliesslich wurden auf den elsass-lothring. Wasserstrassen nach Frankreich versandt 216350 t Kohlen. Diese Ausfuhrmengen sind, will man den Inlandabsatz der auf dem Rhein herangebrachten Kohlen erfassen, natürlich ebenfalls abzuziehen. Nach Abzug der Mengen der 3 genannten Gruppen von den auf dem Rhein den grösseren Hafenplätzen von Mainz bis Strassburg zugeführten Quantitäten verbleiben:

1215350 t Steinkohlen und Steinkohlenbriketts,
142300 t Koks,
159100 t Braunkohlenbriketts.

Aber auch die so gewonnenen Zahlen dürfen nicht ohne weiteres als Verbrauchsmengen der betreffenden süddeutschen Staaten im Jahre 1912 angesprochen werden. Denn es ist zu beachten, dass die auf dem Wasserwege herangebrachten Mengen nicht sämtlich sofort den Verbrauchern zugeführt werden, vielmehr ein beträchtlicher Teil auf Lager gelegt wird. Anderseits ist von den versandten Mengen möglicherweise auch ein Teil Lagerbeständen entnommen, die aus Schiffszufuhren eines früheren Zeitraumes herrühren. Die gewonnenen Zahlen können also nur dann als in dem betreffenden Jahr in den Verbrauch übergegangen angesehen werden, wenn man annimmt, dass Lagerzugang und Lagerabgang sich in demselben Jahr ausgleichen, was aber selbstredend nicht zuzutreffen braucht und in der Regel auch nicht der Fall ist. Es hängt dies natürlich sehr von der Marktlage, von der Nachfrage ab. Wenn es demnach auch so gut wie unmöglich ist, auf Grund der amtlichen statistischen Unterlagen anzugeben, wieviel von den in einem Jahre auf dem Schiffswege nach dem Oberrhein verbrachten Mengen in den Verbrauch der betreffenden Rheinuferplätze übergegangen ist, so darf doch angenommen werden, dass dies für den weitaus grössten Teil der Mengen zu gelten hat, was bei der Schlusszusammenstellung berücksichtigt werden soll. Diese Mengen sind aber nun nicht sämtlich in unmittelbar am Rhein gelegenen Plätzen den Verbrauchern

überwiesen worden, vielmehr findet ein nicht unbeträchtlicher Schiffsversand auf den Kanälen Elsass-Lothringens statt. 1912 belief sich dieser innere Schiffsverkehr auf 247550 t Kohlen. Recht klein ist der Schiffsversand den Neckar aufwärts, der 1912 nur 22800 t betrug.

Sodann sei noch der freilich nur geringen Zufuhr auf dem Main nach Bayern gedacht, die nach dem amtlichen Material leider nicht genau festzustellen ist. Sie dürfte sich auf hochgerechnet 100000 t belaufen.

Schliesslich ist noch zu bemerken, dass an Saarkohlen 1912 auf dem Wasserwege nach Elsass-Lothringen 150400 t gebracht wurden. Die Einfuhr belgischer Kohlen und französischen Koks (die Statistik trennt die beiden Sorten nicht) nach Elsass-Lothringen betrug in demselben Jahre 97100 t.

Im ganzen wird man den Kohlenverbrauch der süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg, Baden, bayer. Pfalz, Hessen, Elsass-Lothringen, Saargebiet im Jahre 1912 auf rund 21 Millionen t Steinkohlen und Steinkohlenbriketts, 4 Millionen t Koks und $4^1/_2$ Millionen t Braunkohlen und Braunkohlenbriketts schätzen dürfen. Der Verbrauch von Gaskoks ist nicht besonders berücksichtigt, denn diese Mengen sind zum weitaus grössten Teile in den zugeführten Kohlenmengen enthalten. Die Einfuhr von Gaskoks ist schon in der Zahlentafel 6 fast ausschliesslich berücksichtigt.

Schon aus der Zahlentafel 6 ergibt sich, dass an der Kohlenversorgung Süddeutschlands das Ruhrrevier weitaus den grössten Anteil hat, der zudem dadurch noch verstärkt wird, dass zu diesen direkt ab Zeche mit der Bahn gelieferten sowie an oberrheinischen Hafenplätzen umgeschlagenen Mengen noch die mit Schiff über die Rheinstrasse den Verbrauchern unmittelbar zugeführten Quantitäten kommen, die aber, wenn auch nicht ausschliesslich, so doch in ganz überwiegendem Masse aus dem rheinisch-westfälischen Kohlenbecken stammen. Dieses Gebiet nimmt ja nun auch überhaupt eine alles weit überragende Stellung

im deutschen Kohlenbergbau ein. Mit Rücksicht darauf, dass neben ihm auch fast alle anderen deutschen Kohlengewinnungsstätten an der Brennstoffversorgung Süddeutschlands mehr oder weniger stark beteiligt sind, dürfte eine vergleichende Zusammenstellung der Produktion der verschiedenen Reviere am Platze sein. Die Zahlentafeln 7 und 8 im Anhang geben die Entwicklung des Steinkohlenbergbaues sowohl wie der Braunkohlengewinnung der einzelnen Bergbaubezirke wider.

Noch immer trägt unsere grösste Kohlengewinnungsstätte die Bezeichnung Ruhrrevier, obschon die Kohlenförderung jetzt nur noch zu einem sehr kleinen Teil an der Ruhr stattfindet, von deren Tälern sie freilich ausgegangen ist. In neuerer Zeit wandert der Bergbau immer weiter nach Norden hin, zur Emsche und Lippe, und noch darüber hinaus dringt er vor. Neuerdings macht sich auch der Uebergang auf die linke Rheinseite immer mehr bemerkbar. Hier, wo früher — allerdings schon seit 1875 — nur die Zeche Rheinpreussen aus dem Schoss der Erde die „schwarzen Diamanten“ heraufholte, stehen jetzt schon mehrere Bergwerksunternehmungen grössten Stils in Förderung, und weitere Zechen befinden sich im Ausbau. Ist also auch auf der linken Seite des Niederrheins ein ausgedehnter Steinkohlenbergbau im Emporkommen begriffen, der noch grosse Entwicklungsmöglichkeiten in sich birgt, so entspricht das Wort „Ruhrkohlenrevier“ um so weniger den tatsächlichen Verhältnissen, und richtiger bezeichnet man jetzt das ganze Gebiet als das niederrheinisch-westfälische Steinkohlenbecken. Die Zahl der bauwürdigen Flöze in diesem Bergbaurevier wird auf etwa 100 geschätzt, die durchschnittlich 1 m Mächtigkeit besitzen, weshalb der Abbau im grossen ganzen gut erfolgen kann. Das Kohlengebirge tritt im Süden zu Tage aus, während es nach Norden von einem immer stärker werdenden Deckgebirge überlagert wird, das bei Recklinghausen schon etwa 600 m Mächtigkeit erreicht. Der besondere Vorzug des Ruhrbeckens ist nun der, dass es Kohlen verschiedenster Art hervorbringt, also die mannigfachsten Ansprüche der Verbraucher zu befriedigen vermag. Erfolgte der ältere Ruhrkohlenbergbau vornehmlich in der Magerkohlenpartie, so sind diese sowie auch die Esskohlen im Laufe der Jahre mit dem Vordringen des Bergbaues nach Norden und dem Aufkommen der Tiefbauanlagen mehr und mehr an Bedeutung zurückgetreten. Die Fettkohlen und die Gas- und Gasflammkohlen machen jetzt den überwiegenden Teil der Produktion aus. Von der Förderung der dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat angehörenden Zechen im Jahre 1913 von 101 652 297 t entfielen 65 555 692 t oder 64,49 % auf die Fettkohlen und 24 004 823 t oder 23,61 % auf die Gas- und Gasflammkohlen, während die Mager- und Esskohlen-Förderung 12 091 782 t ausmachte = 11,9 % der Gesamtproduktion. Diese wesentliche Verschiebung in der Art der geförderten Kohlen hat nun auch zum grossen Teil dazu beigetragen, dass der Ruhrbergbau nicht mehr wie ehedem sich mit dem blossen Gewinnen, dem Zutagebringen der Kohlen begnügt, sondern — abgesehen von der jetzt fast durchweg angewandten Aufbereitung der Rohkohlen auf mechanischem Wege — auch zu deren Veredlung durch chemischen Prozess übergegangen ist. Aus dem ursprünglich rein okkupatorischen Gewerbe hat sich eine Bergwerksindustrie entwickelt. Es handelt sich hierbei in erster Linie um die Herstellung von Koks, die durch das reiche Fettkohlen-Vorkommen begünstigt wird. Die überragende Stellung des Ruhrreviers in der Koksproduktion Deutschlands lässt die Zahlentafel 9 erkennen. Welche Bedeutung die Koksherstellung für manche Zechen gewonnen hat, erhellt aus der Tatsache, dass z. B. die Zechen Konstantin der Grosse, Dannenbaum und Friedlicher Nachbar ungefähr die Hälfte ihrer Kohlenförderung verkoken. Im ganzen betrachtet werden von den koksproduzierenden Zechen des Ruhrgebiets etwas über 25 % der Kohlenförderung zur Koksherstellung verwandt. Der gewaltige Aufschwung, den die Koksindustrie namentlich in den letzten Jahren genommen hat, ist be-

sonders auch auf die Gewinnung von Destillaten aus den Koksofengasen, wie Ammoniak, Benzol, Teer, zurückzuführen. Die Herstellung dieser sogen. Nebenprodukte — die freilich jetzt eine solche Bedeutung erlangt haben, dass nicht zuletzt aus ihnen der Gewinn der Zechen hervorgeht — hat eine ganz beträchtliche Steigerung erfahren. Hiermit im Zusammenhang steht auch die wachsende Abgabe von Leuchtgas an im Industriegebiet und in dessen näherer Umgebung gelegene Städte und Gemeinden, die schon im vorigen Abschnitt erwähnte Gasfernversorgung. Ferner die Erzeugung von elektrischer Energie unter Verwendung der Koksofengase in Gaskraftmaschinen oder auch durch deren Verbrennung unter Dampfkesseln. Beide, die Gasfernversorgung wie die Herstellung elektrischer Kraft zur Abgabe an fremde Verbraucher — Ueberlandzentralen —, befinden sich im Anfangsstadium, lassen aber noch grosse Entwicklungsmöglichkeiten zu.

Die Verwendung des Kohlenkleins zu Briketts ist viel jünger als die Verarbeitung der Feinkohlen zu Koks. Dass die Herstellung von Briketts erst verhältnismässig spät — in den 1880er Jahren — in Deutschland bezw. im Ruhrgebiet Eingang fand, während Frankreich und Belgien schon seit Mitte des vorigen Jahrhunderts Briketts produzieren, hängt mit zwei die Brikettindustrie auch heute noch ganz besonders beeinflussenden Faktoren zusammen, dem Verhältnis des Preises der Feinkohle zu dem der Stückkohle sowie den Kosten des Bindemittels. Während nun aber in Belgien und Frankreich Stückkohlen Jahrzehnte lang 4—5mal teuerer waren als Feinkohlen, verhielten sich diese beiden Sorten im Ruhrbezirk preislich zu einander niemals höher als wie 1 : 3; zurzeit beträgt das Verhältnis etwa 1 : $2^1/_4$. Ferner aber liess der hohe Preis des Bindemittels, des Steinkohlenpechs, die Verarbeitung der Feinkohlen zu Briketts nicht als vorteilhaft erscheinen, solange Stückkohlen verhältnismässig billig waren. Die wachsende Verwendung der Stückkohlen durch die Eisenbahnen, vor allem auch die zunehmende Aufbereitung der Mager- und

Esskohlen hatten zur Folge, dass die Gruben auf bessere Verwertung der stärker anfallenden aber schlecht verkäuflichen Kleinkohle bedacht sein mussten. Immer aber wirkten die erheblichen und infolge der gestiegenen Nachfrage noch weiter in die Höhe gehenden Preise des Pechs, das aus England bezogen werden musste, hindernd, und eine raschere Zunahme der Brikettfabrikation setzte erst dann ein, als mit der Einrichtung der Koksöfen mit Nebenproduktengewinnung Steinkohlenteer und damit auch Pech im Ruhrgebiet selbst hergestellt, das notwendige Bindemittel also billiger beschafft werden konnte. Die zunehmende Brikettherstellung hängt auch zusammen mit der steigenden Erkenntnis der Verwendungsmöglichkeiten der Briketts und deren dadurch wachsenden Beliebtheit. Ganz vorzüglich eignen sich Briketts, was gerade für diese Abhandlung besonderes Interesse bietet, und wovon später noch zu sprechen sein wird, zur Ansammlung von Vorräten, infolge ihrer Wetterbeständigkeit, ihres hohen Heizwertes und ihrer geringen Neigung zur Selbstentzündung. Ueber die Steinkohlenbrikett-Herstellung im Deutschen Reich gibt die Zahlentafel 10 Auskunft. Aus der Zusammenstellung ist ersichtlich, wie unbedeutend im Vergleich zur Briketterzeugung des Ruhrgebietes die der anderen Kohlengewinnungsstätten ist. Wurde durch das reiche Vorkommen geeigneter Fettkohle die Koksproduktion im Ruhrgebiet besonders begünstigt, so hat zur Steigerung der Brikettherstellung die ebenfalls stark zunehmende Gewinnung von Mager- und Esskohlen beigetragen, deren verhältnismässig weiche Beschaffenheit überdies einen beträchtlichen Anfall von Feinkohle zur Folge hat.

Wie übrigens zur Koksherstellung ausser der Fettkohle auch Esskohle und Flammkohle verwandt wird, so dienen zur Brikettproduktion neben Ess- und Magerkohlen auch Fettkohlen. An der Koksherstellung hat die Fettkohle etwa mit 93 % Anteil, Esskohle mit etwa 1—2 % und Flammkohle mit etwa 5—6 %. Letztere wird aller-

dings im steigenden Masse verwandt, vor allem weil sie wegen ihres höheren Gasgehaltes für Nebenproduktengewinnung als besonders geeignet erscheint. Bei der Briketterzeugung spielt die Hauptrolle die Esskohle mit etwa 60 % Anteil, während Fettkohlen mit etwa 23 %, Magerkohlen mit ca. 17 % beteiligt sind. Der Anteil der Fettkohle schwankt ziemlich stark je nach den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen; in Hochkonjunkturzeiten bei starker Nachfrage nach Koks wird man die Fettfeinkohlen natürlich lieber zur Koksproduktion verwenden als zur Brikettherstellung. Die Beteiligung der Esskohle an der Brikettproduktion nimmt stetig zu, und zwar auf Kosten der Magerkohle.

Wie schon oben erwähnt, erfahren auch die nicht der Koksproduktion oder der Brikettherstellung dienenden Ruhrkohlen, ehe sie in den Verkehr kommen, jetzt in der Hauptsache erst eine Veredlung durch die sogen. Aufbereitung, während noch vor etwa 40 Jahren fast die Gesamtmenge der Förderung in dem Zustande, in dem sie aus der Grube herauskam, verladen und dem Verbraucher zugeführt wurde. Erst mit den Lieferungen nach entfernteren Plätzen, vor allem auch in das Ausland, und dem damit im Zusammenhang stehenden Bestreben, durch Versand des besten Materials den Frachtanteil herabzusetzen, an Fracht zu sparen, sodann auch mit den wachsenden Ansprüchen der Kundschaft, die sich zumal bei dem gesteigerten Wettbewerb bemerkbar machten, hat sich mehr und mehr die vorherige Aufbereitung der Kohlen durchgesetzt, d. h. einmal deren Befreiung in der Wäsche von fremden und schädlichen Bestandteilen, wie z. B. Brandschiefer, die den Aschengehalt der Kohlen erhöhen, sodann die Trennung über Sieben nach Korngrössen, entsprechend den wechselnden Verwendungszwecken. Durch diesen Verfeinerungsprozess entsteht in Verbindung mit der Unterscheidung nach der Qualität eine ganz beträchtliche Reihe verschiedenster, im Preise mehr oder weniger stark von einander abweichender Sorten, und es spielt diese

Sortenspezialisierung beim Absatz der Kohlen eine grosse Rolle. Die in ihrem ursprünglichen Zustande in den Verkehr gelangende Kohle, die Förderkohle, besitzt, je nachdem ob es sich um Fett- oder Flammkohlen handelt, einen Stückgehalt von 25—40 %. Förderkohlen mit einem Stückgehalt unter 20—25 % nennt man Fördergruskohlen. Die durch die Aufbereitung gewonnenen Sorten zerfallen in drei Hauptgruppen: Stückkohlen (über 80 mm gross), Nusskohlen (von 80—10 mm Grösse) und schliesslich Feinkohlen (unter 7—10 mm). Die Nusskohlen unterscheidet man nach der Grösse in 4 oder auch 5 Körnungen: I ca. 50/80, II ca. 30/50, III ca. 15/30, IV ca. 10/15, V ca. 7/10 mm. Förderkohlen werden durch Zusatz von Stücken aufgebessert und gelangen so als Melierte (ca. 40 % Stückgehalt) und Bestmelierte (ca. 50 % Stückgehalt) in den Handel. Was den Verwendungszweck der einzelnen Kohlensorten anbelangt, so finden Gasflammkohlen vorwiegend in der Industrie als Kesselkohle, ferner auch als Lokomotiv- und Bunkerkohle Absatz, während die Gaskohlen vornehmlich zur Herstellung des Leuchtgases in den Gasanstalten dienen. Die westfälischen Gas- und Gasflammkohlen zeichnen sich nicht nur durch hohen Gasgehalt, sondern auch durch grosse Härte und Festigkeit aus, was sie besonders für Schiffstransport und Lagerung geeignet macht. Fettkohlen, die vor Gas- und Gasflammkohlen den Vorzug geringerer Rauchentwicklung haben, finden zu den verschiedensten Industriezwecken sowie auch für Hausbrand Verwendung. Besonders begehrt ist die Ruhrfettkohle wegen ihrer Neigung zum Backen auch als Schmiedekohle. Ess- und Magerkohlen werden vorzugsweise für Hausbrand verwandt, aber auch für Industriezwecke, wenn es nämlich auf geringe Rauchentwicklung ankommt. Eine besondere Gruppe unter den Magerkohlen bilden die Anthrazitkohlen mit dem höchsten Gehalt an Kohlenstoff und dem geringsten an flüchtigen Bestandteilen. Sie sind das geeignetste Material für Füllöfen, dienen aber auch zur Erzeugung von Gas im Generator. Bei Koks unterscheidet man ebenfalls verschiedene Sorten:

Hochofenkoks, Giessereikoks, Brechkoks und Sieb- oder Abfallkoks. Auf den Verwendungszweck von Hochofenkoks und Giessereikoks weisen schon die Bezeichnungen hin, beide Sorten werden in grösseren, aber nicht etwa bestimmte Körnungen aufweisenden Stücken geliefert. Brechkoks, der zwar auch metallurgischen Zwecken dient, mehr und mehr aber in Zentralheizungen — in den kleinen Grössen teilweise auch in Zimmeröfen — Verwendung findet, wird im Brechwerk gebrochen und über Siebe geleitet. Man unterscheidet Brechkoks I ca. 50, 60/80, 100 mm, II ca. 30, 40/50, 60 mm, III ca. 20/40 mm und IV ca. 10/20 mm. Der Abfallkoks, d. h. der nach Verladen des besten Koks verbleibende Abfall, kommt ebenfalls in verschiedener Körnung abgesiebt in den Verkehr: Knabbelkoks ca. 50/80 mm, Kleinkoks ca. 40/60 oder 30/50 mm, Kleinkoks ca. 20/40 mm, Perlkoks 10/20 mm und schliesslich Koksgrus. Auch die Briketts werden in verschiedenen Grössen geliefert: Vollbriketts, die meist ein längliches Format aufweisen, in Gewichten von $1^1/_2$, 3, 5 oder 10 kg — sie finden hauptsächlich in industriellen Betrieben und auf den Lokomotiven der Bahnen Verwendung —, Eiformbriketts, die, meist aus Magerkohlen hergestellt, besonders Hausbrandzwecken dienen.

Was nun den Absatz der Produkte der Ruhrzechen anbelangt, so sei zunächst auf den erheblichen Anteil des Auslandes hingewiesen, der seine Ursache hat in der geographischen Lage des Ruhrbeckens sowohl wie in der Grösse der Kohlenförderung dieses Reviers. Ueber die Entwicklung der Ausfuhr in den früheren Jahren besitzen wir nun leider zuverlässige Statistiken nicht. Immerhin ist festzustellen, dass sie stetig zugenommen hat. An Hand der Ausweise des Kohlen-Syndikats lässt sich ein gutes, wenn auch nicht ganz vollständiges Bild der Ausfuhr des Ruhrgebietes gewinnen. Der Absatz der Syndikatszechen ins Ausland betrug 1912 rund 14 Millionen t Kohlen, $4^1/_2$ Millionen t Koks und 1,7 Millionen t Briketts, 1908 waren es nur 9 Millionen t Kohlen, 2,7 Millionen t Koks und

725 000 t Briketts. Die Ausfuhr dürfte jetzt etwa ein Viertel des Gesamtabsatzes des Syndikats erreicht haben. Vornehmlich daran beteiligt waren 1912 Holland mit ca. 30 %, Belgien mit ca. 22 %, Frankreich mit ca. 25 %, Italien mit etwa $4^1/_2$ % und die Schweiz mit nahezu 4 %. Eine stetig steigende Zunahme ist auch bei der Ueberseeausfuhr zu verzeichnen. Der Auslandabsatz der preussischen Staatszechen im Ruhrbezirk ist ebenfalls recht ansehnlich und betrug in den letzten Jahren durchschnittlich etwa 20 % des Gesamtabsatzes; Hauptabnehmer sind hier Belgien und Holland. Das deutsche Absatzgebiet der Ruhrkohle ist sehr umfangreich, im Osten dürfte die Oder die Grenze bilden, wiewohl auch schon in dem Gebiet zwischen Oder und Elbe die westfälische Kohle an Bedeutung zurücktritt und schlesische Kohle überwiegt. In der Provinz Sachsen und in den thüringischen Staaten findet ein starker Absatz der Ruhrkohle statt. Hauptabnehmer sind — natürlich ganz abgesehen vom rheinisch-westfälischen Industriebezirk selbst — die Rheinlande, Hessen-Nassau, Westfalen, Hannover. Im Norden nahe der Nordsee stösst die Ruhrkohle mit der englischen Kohle zusammen, und wie im Osten Berlin so stellt hier Hamburg einen heiss umstrittenen Absatzplatz dar.

Was nun im besonderen die Beteiligung des Ruhrreviers an der Kohlenbedarfsdeckung Süddeutschlands anbelangt, so ist ohne weiteres klar, dass Süddeutschland hinsichtlich seiner Brennstoffversorgung überhaupt auf den niederrheinisch-westfälischen Bergbau mit in erster Linie angewiesen ist. Ja es ist, wie schon bemerkt, gerade die günstige Lage zum Ruhrbezirk, die durch die Rheinwasserstrasse gegebene vorteilhafte Bezugsmöglichkeit, was Süddeutschlands wirtschaftlichen Aufschwung mit gefördert hat. Die eigene Kohlengewinnung Süddeutschlands ist abgesehen von der des Saarreviers von ganz untergeordneter Bedeutung. Die Lage des Saarbeckens aber an der äussersten Peripherie hat den Nachteil, dass hieraus nur der westlichste Teil Süddeutschlands sich billig mit Kohlen versorgen kann, während für das übrige Ge-

bie: der Bezug von Saarkohlen beträchtliche Ausgaben für Eisenbahnfracht beansprucht. Dass aber das östliche Süddeutschland, d. h. das rechtsrheinische Bayern, das seine geographische Lage an der böhmischen und sächsischen Grenze auf die Kohlenbedarfsdeckung aus diesen Produktionsstätten hinweist, gleichwohl in ganz erheblichem Umfange Ruhrkohle bezieht — und dies, obschon es mangels einer geeigneten Wasserstrasse nur auf dem teureren Bahnwege sich versorgen kann —, lässt darauf schliessen, dass die Ruhrkohle diesen Absatzmarkt auch Faktoren verdankt, die den Nachteil der grossen räumlichen Entfernung der Gewinnungsstätte vom Verbrauchsorte ausgleichen oder wenigstens sehr an Bedeutung verlieren lassen. Die besonderen Eigenschaften, die qualitativen Vorzüge der Ruhrkohle, die ja an Heizwert die Saarkohle und schlesische Kohle um etwa 10 %, die sächsische und böhmische Steinkohle um nahezu 20 % übertrifft, während die oberbayerischen Kohlen ca. 35 % und die böhmischen Braunkohlen ca. 45 % weniger Heizwert haben, sind es denn auch, die ihr den Wettbewerb überall erleichtern, und hier spielt noch eine besondere Rolle der Ruhrkoks, der an Qualität unerreicht dem Ruhrbergbau sogar eine Art Monopol verleiht. Wie sich die Lieferungen der Ruhr auf die einzelnen Gegenden Süddeutschlands verteilen, ist oben an Hand der Zahlentafel 6 schon gezeigt worden. Die Gestaltung des Eisenbahnabsatzes der Ruhrkohlen in Süddeutschland in den Jahren 1909—1912 gibt die Zahlentafel 11 wieder. Die Rheinumschlagsmengen sind auch hier wie schon in der Zahlentafel 6 sämtlich als vom Ruhrbezirk stammend angenommen worden, was freilich nur im grossen ganzen richtig ist. Der Anteil der anderen Provenienzen kann aber im Verhältnis nur unbeträchtlich sein. Der Versand aus den Rhein-Ruhrhäfen über die Rheinstrasse nach Süddeutschland ist aus der Zahlentafel 12 ersichtlich.

Während man früher das Steinkohlenvorkommen im Aachener Revier als ein isoliertes Becken aufgefasst hat, ist in neuerer Zeit dessen geologischer Zusammenhang mit dem Ruhrbecken nachgewiesen worden. Den Uebergang bilden die schon erwähnten Steinkohlenlager auf der linken Seite des Niederrheins. Das Aachener Kohlenrevier zerfällt wieder in das Wurm- und das Inde-Gebiet, von denen jenes neben Fettkohlen auch halbfette Kohlen und Anthrazit enthält, während in diesem Fett- und Fettflammkohlen gefördert werden. Die Entwicklung der Gesamtproduktion ist aus der Zahlentafel 13 ersichtlich. Die Abbauverhältnisse sind hier schwieriger als im Ruhrgebiet, die Gestehungskosten infolgedessen höher. Die Veredelung der Kohlen hat auch im Aachener Revier an Bedeutung zugenommen. Die Koksproduktion betrug 1912 mehr als 1000000 t, an Briketts wurden ca. 85000 t hergestellt. Aber auch die Kohlen werden grösstenteils vor dem Versand aufbereitet. Von der Gesamtförderung des Bezirkes beträgt der Anteil der Fettkohlen rund 55 %, der der Flammkohlen ca. 10 % und der Magerkohlen etwa 35 %. Die Hauptmengen finden naturgemäss in dem industriereichen Regierungsbezirk Aachen selbst Absatz. Lothringen nimmt einen sehr grossen Teil der Koksproduktion auf. Von ausländischen Absatzmärkten kommen eigentlich nur Belgien und Holland in Betracht, wo indes neben Ruhr- und englischen Kohlen mehr und mehr das einheimische Erzeugnis der Aachener Kohle starken Wettbewerb bereitet. Nach Süddeutschland gelangen aus dem Aachener Revier vornehmlich die Hausbrandzwecken dienenden halbfetten und Anthrazitkohlen. Gross ist ja, wie aus den Zahlentafeln 6 und 14 hervorgeht, im Verhältnis zu anderen Bergbaugebieten, der Anteil des Aachener Reviers an der Kohlenversorgung Süddeutschlands nicht. Die Wurmkohle, zumal der Anthrazit, dürfte sich aber hier, schon seit Jahren eingeführt, auch weiterhin halten. Der Koks aus dem Aachener Bezirk wird übrigens im süddeutschen Kohlenhandel bisweilen unter dem Sammelbegriff „Ruhrkoks“ verkauft.

Wie bereits erwähnt, hat für Süddeutschlands Kohlenversorgung neben der Ruhrkohle die Saarkohle die grösste Bedeutung. Was die Entwicklung des Bergbaues im Saar-

gebiet anbelangt, so sei auf die Zahlentafeln 7 und 13 verwiesen. Die auf letzterer mitgeteilten Ziffern beziehen sich jedoch nur auf die Förderung der auf preussischem Gebiet gelegenen 12 fiskalischen Gruben sowie der Privatzeche Hostenbach. Zum Saarrevier im weiteren Sinne gehören aber auch noch die in mächtiger Entwicklung befindlichen Gruben in Lothringen sowie die Zechen im angrenzenden Teil der bayerischen Pfalz. Hierüber finden sich nähere Angaben auf der Zahlentafel 7. Die Jahresförderung ersterer beträgt zurzeit nahezu 4 Millionen t, die letzterer etwa 800000 t. Gefördert werden im Saarrevier sowohl Fettkohlen wie Flammkohlen. Während früher der Anteil der Flammkohlen an der Förderung den der Fettkohlen überwog, hat in den letzten Jahren die Gewinnung der Fettkohlen auch relativ zugenommen und macht jetzt etwa die Hälfte aus. Die Steigerung der Fettkohlengewinnung hängt mit dem Bestreben zusammen, den wachsenden Koksbedarf der Hütten zu decken; die lothringischen Hüttenwerke sind jetzt vornehmlich auf Ruhrkoks angewiesen. Freilich ist die Saarkohle längst nicht in dem Masse zur Koksherstellung geeignet wie die Ruhrkohle, beträgt doch das Koksausbringen der Saarkohle nur etwa 54—56% gegen 76—78% der Ruhrkohle. Auch steht der Saarkoks wie der Lothringer Koks qualitativ hinter dem Ruhrkoks sehr zurück, Uebrigens stellt von den fiskalischen Gruben nur die Zeche Heinitz Koks her — rund 225000 t im Durchschnitt der letzten Jahre —, während die sonstige Kokserzeugung im Saarrevier in den Hütten-Kokereien stattfindet. Von den lothringischen Gruben hat bis jetzt nur die Saar- und Mosel-Bergbau-Gesellschaft die Herstellung von Koks aufgenommen und beabsichtigt, diese noch stark auszudehnen. Obschon nun auch im Saarrevier die Kohlen, bevor sie in den Verbrauch übergehen, zumeist einen Veredlungsprozess durchmachen, so spielen im Saarkohlenhandel eine grosse Rolle noch die Stückkohlen, die hier in stärkerem Masse anfallen als an der Ruhr. Dass die Gasausbeute der Saar-

kohle sehr gross ist, verschafft ihr besonders in den Gasanstalten Absatz, was die Zahlentafel 1 dartut. Der verhältnismässig hohe Absatz an Eisenbahnen — aus derselben Aufstellung ersichtlich — ist wieder dem grossen Stückgehalt der Saarkohle zu verdanken. Nachteilig wirkt auf den Absatz der Saarkohle ihre Neigung zum Russen, die sie deshalb für Hausbrandzwecke als weniger geeignet erscheinen lässt. Briketts werden im Saarrevier nicht hergestellt. Das Absatzgebiet der Saarkohle ist längst nicht so umfangreich wie das der Ruhrkohle. Die Saarkohle hat aber neuerdings infolge der erheblich gestiegenen Förderung und der heftigen Konkurrenz im engeren Gebiet die bisherigen Grenzen — natürlich unter Schmälerung der erzielten Preise — überschritten. Der in starkem Masse und stetig zunehmende Absatz in den süddeutschen Staaten, auch in den frachtlich weniger günstig gelegenen, tut dies dar. Es sei dieserhalb auf die Zahlentafel 15 verwiesen. Der Absatz der fiskalischen Saargruben im Ausland betrug im Durchschnitt der letzten 10 Jahre etwa 15%, und zwar erhielten fast ausschliesslich Frankreich und die Schweiz diese Exportmengen. Die Koksproduktion findet fast ganz im Saargebiet und in Lothringen Absatz.

Die Verteilung und Entwicklung des Absatzes der lothringischen Gruben in Süddeutschland ist aus der Zahlentafel 16 ersichtlich. Auch Lothringen hat diesen Absatz grösstenteils nur unter starken Preisopfern erringen können. Etwa 6—7% der lothringischen Produktion gelangen in die Schweiz und 14% nach Frankreich.

Die Förderung der rheinpfälzischen Zechen, die früher hauptsächlich im engeren Gebiet in den Verbrauch überging, hat von der Mitte der 1890er Jahre ab von Jahr zu Jahr sich ein grösseres Absatzfeld gewonnen. Der Anteil der anderen süddeutschen Staaten an der Abnahme zeigt die Zahlentafel 28.

Ausser den drei bereits betrachteten Steinkohlenfundstätten haben wir im Westen des Deutschen Reiches noch

einen sehr ansehnlichen Braunkohlenbergbau, der — was für die vorliegende Abhandlung von besonderer Wichtigkeit ist — auch für die Brennstoffversorgung Süddeutschlands von Jahr zu Jahr an Bedeutung zunimmt. Die Braunkohlengewinnung auf der linken Rheinseite in der Nähe von Köln hat ihre Grundlage in dem reichen Vorkommen des sogen. Vorgebirges. Die rheinische Braunkohle wird fast ausschliesslich im Tagebau gewonnen, die Gestehungskosten sind deshalb, zumal bei den niedrigeren Löhnen, wesentlich geringer als im Steinkohlentiefbau. In Anbetracht dessen, dass es sich bei der Braunkohle um einen in seiner chemischen Zusammensetzung von der Steinkohle erheblich abweichenden Brennstoff handelt, sei einigen allgemeinen Bemerkungen über die Braunkohle, von der Süddeutschlands Kohlenbedarf zu ganz erheblichem Teil gedeckt wird, Raum gegeben. Wie mit der Länge der Entstehungszeit der Kohle der Kohlenstoffgehalt zu-, der Sauerstoffgehalt abnimmt, so weist auch die Braunkohle, die jüngere Formation, beträchtliche Unterschiede gegenüber der älteren Formation, der Steinkohle, auf. Der Gehalt an Sauerstoff bewegt sich bei der Braunkohle zwischen 20—30%, bei der Steinkohle zwischen 3 und 15% (Anthrazit bis Flammkohle), an Kohlenstoff dagegen weist die Steinkohle 75—93% (Flammkohle bis Anthrazit) auf, Braunkohle nur 55—70%. Der Gehalt an Wasserstoff, Stickstoff, Schwefel ist im grossen ganzen bei Braun- und Steinkohle ziemlich gleich. Der Aschengehalt schwankt bei Braunkohlen in noch weit grösserem Masse als bei Steinkohlen. Die deutsche Rohbraunkohle ist in dem Zustande, in dem sie die Grube verlässt, ausserordentlich wasserhaltig, enthält an die 50% Wasser, oft gar noch mehr. Die böhmische Braunkohle dagegen ist viel wasserärmer und enthält nur etwa 18—36% Wasser. Der Heizwert der deutschen Rohbraunkohle schwankt zwischen 2000—3000 W.E., böhmische Braunkohlen hingegen besitzen einen Heizwert von 4500—5000 W.E. Wenn man bedenkt, dass beispielsweise Ruhrsteinkohlen einen Heizwert von

7400—7800 W.E. aufweisen, so leuchtet ohne weiteres ein, dass die Rohbraunkohle auf dem weiteren Markt nicht wettbewerbsfähig ist, da sie schon geringere Transportkosten nicht zu tragen vermag. Der Aufschwung des deutschen Braunkohlenbergbaues beginnt denn auch erst, seit es gelang, auf dem Wege der Aufbereitung aus der minderwertigen Rohkohle ein hochwertiges Produkt zu schaffen, das Braunkohlenbrikett. Nur diesem, das übrigens nicht wie das Steinkohlenbrikett mit Hilfe eines Bindemittels hergestellt wird, sondern lediglich durch Pressung der Braunkohlen unter hohem Druck (1200—1500 Atmosphären), hat der Braunkohlenbergbau in Deutschland seinen glänzenden Aufstieg zu verdanken. Hinsichtlich der Entwicklung der deutschen Braunkohlenförderung sei auf die Zahlentafel 8 verwiesen.

Ueber die Zunahme der Braunkohlenbrikettfabrikation unterrichtet die Zahlentafel 17. Das deutsche Braunkohlenbrikett weist einen mittleren Heizwert von 4800—4900 W.E. auf. Von einem minderwertigen Brennstoff wie der Rohbraunkohle kann demnach nicht mehr die Rede sein. Mit Hilfe der Briketts hat der Verbrauch an Braunkohle in Deutschland von 1885—1912 auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet sich verdreifacht (1,33 t gegen 0,41 t), der an Steinkohle sich nur verdoppelt (2,33 gegen 1,09 t). Dabei geht die Verwendung ausländischer Braunkohlen andauernd zurück. Die Steigerung des Verbrauchs wird also ausschliesslich von der einheimischen Förderung bestritten. Neben dem Oberbergamtsbezirk Halle hat der Braunkohlenbergbau im Kölner Revier an der gewaltigen Mehrproduktion und Absatzzunahme den Hauptanteil. Charakteristisch ist für diesen Bezirk besonders die grosse Steigerung der Brikettherstellung. Die Braunkohlenbrikettfabrikation Deutschlands wuchs im Jahre 1913 von 19,06 Millionen t — Herstellung im Jahre 1912 — auf 21,42 Millionen t an, also um 2.36 Millionen t oder 12,5%. Im Oberbergamtsbezirk Bonn wurden 1913 800000 t Briketts mehr als im Vorjahre hergestellt, eine Zunahme von 16%. Während

im rheinischen Braunkohlenbezirk die Briketts noch vor wenigen Jahren überwiegend Hausbrandzwecken dienten, findet neuerdings das rheinische Braunkohlenbrikett in zunehmendem Masse auch in der Industrie — es werden zu diesem Zwecke besondere Briketts in kleinerem Format hergestellt — Verwendung, wie aus der Zahlentafel 18 ersichtlich ist, die sich auf den Absatz des Braunkohlen-Brikett-Verkaufsvereins in Köln bezieht. Diese fortgesetzte beträchtliche Zunahme des Verbrauches der Industrie an Braunkohlenbriketts ist deren mancherlei Vorzügen zu verdanken, die sie für verschiedene industrielle Betriebe als sehr geeignet erscheinen lassen. Für Industriezwecke kommt sowohl die direkte Verbrennung als auch die Verwendung in Generatoren zur Erzeugung von Kraft- und Heizgas in Betracht. Das Absatzgebiet der rheinischen Braunkohle, das ursprünglich rein lokal war, gewinnt von Jahr zu Jahr an Ausdehnung, eben infolge der stetig wachsenden Herstellung hochwertiger Briketts aus der minderwertigen Rohkohle. Wie sehr für den Absatz die Rohkohle gegen das Brikett an Bedeutung verloren hat, geht daraus hervor, dass der Absatz von Rohbraunkohle sich im Jahre 1905 auf 1 035 100 t und 1912 auf 1 334 700 t belief, gegenüber 2 125 600 t Briketts im Jahre 1905 und 4 895 800 t 1912. Ueber die Entwicklung des Absatzes der rheinischen Braunkohlenbriketts und die allgemeine Richtung dieses Absatzes gibt die Zahlentafel 19 Auskunft. Was das inländische Absatzgebiet anbelangt — die Richtung der Ausfuhr ist aus der letzterwähnten Zahlentafel ebenfalls ersichtlich —, so sind natürlich in allererster Linie die Rheinlande daran beteiligt, sowie die angrenzenden Gebiete Hessens, Westfalens — es ist höchst interessant, dass das rheinische Braunkohlenbrikett in die ureigenste Domäne der Ruhrkohle, in den rheinisch-westfälischen Industriebezirk, einzudringen vermocht hat — und Hannovers. In stark wachsendem Masse nimmt Süddeutschland rheinische Braunkohlenbriketts auf, worüber aus Zahlentafel 20 Näheres zu ersehen ist. An Stelle der

früheren Spezialmarken der verschiedenen Werke bringt das Brikettsyndikat nur einzige einheitliche Marke „Union" in den Verkehr.

Die anderen Braunkohlenvorkommen Westdeutschlands, nämlich das im Bezirk Kassel sowie das in Oberhessen, sind für Süddeutschlands Kohlenverbrauch von nur untergeordneter Bedeutung. Der Absatz der im Bezirk Kassel bezw. im Wesergebiet gelegenen Gruben erstreckt sich kaum bis nach Süddeutschland, und das oberhessische Erzeugnis dringt auch nicht sehr weit nach Süden vor. Von dem Vertrieb der Braunkohlenbriketts der Gruben Frielendorf (Kassel) und Friedrich (Oberhessen) nach Süddeutschland wird an einer anderen Stelle dieser Abhandlung noch zu sprechen sein.

Hiermit wäre über sämtliche im Westen und Nordwesten des Deutschen Reiches gelegenen Kohlenfundstätten für die vorliegende Abhandlung das Nötigste gesagt. Was nun sonst noch von Westen oder Nordwesten her an Brennstoffen nach Süddeutschland gelangt, stammt aus dem Auslande. Wie bereits angedeutet, weist die westdeutschen Kohlengewinnungsbezirke ihre geographische Lage nahe den Grenzen wirtschaftlich hochstehender Staaten direkt auf eine Ausfuhr hin — ein Umstand, der übrigens bei der Beurteilung der Ausfuhrpolitik des Kohlensyndikats oft nicht genügend berücksichtigt wird —, umgekehrt ist es aber auch nicht verwunderlich, dass die angrenzenden Länder einen Teil ihrer eigenen Kohlenproduktion nach Deutschland abstossen, weil eben für diese Ausfuhr im allgemeinen keine grossen räumlichen Entfernungen zu überwinden sind oder aber günstige Transportgelegenheiten sie erleichtern.

Da wäre zunächst B e l g i e n zu nennen, wegen dessen Ausfuhr nach Deutschland an Kohlen, Koks und Briketts auf die Zahlentafel 21 verwiesen sein mag. Die Förderung des belgischen Südbeckens (Hennegau, Lüttich, Namur) betrug 1912 rund 23 Millionen t Kohlen, hat sich aber in den beiden letzten Jahrzehnten kaum vermehrt. Die Zechen

des Nordbeckens (Limburg) sind erst im Ausbau begriffen. Aus den belgischen Gruben werden Flammkohlen (ca. 10 % der Gesamtförderung), Fettkohlen (ca. 25 %), halbfette Kohlen (ca. 43 %) und schliesslich Magerkohlen (ca. 22 %) gewonnen. Die Aufbereitung und Weiterverarbeitung der Kohle hat auch in Belgien grosse Fortschritte gemacht. Die Kokserzeugung betrug 1912 3 187 000 t gegen 2 239 000 t im Jahre 1905, die Brikettherstellung 1912 2 691 000 t gegen 1 712 000 t im Jahre 1905. Die Gesamtausfuhr Belgiens stellte sich 1912 auf rund 5 Millionen t Kohlen, 1 Million t Koks und 600 000 t Briketts; ein Blick auf die Zahlentafel 21 zeigt, dass der Anteil Deutschlands — d. h. des deutschen Zollgebietes — daran, was Kohlen und Briketts angeht, verhältnismässig gering ist, es dagegen die Hälfte der von Belgien ausgeführten Menge Koks aufnimmt. Letzteres erklärt sich durch die starken Koksbezüge der luxemburgischen und lothringischen Eisenindustrie. Den Absatz nach Süddeutschland stellt die Zahlentafel 22 dar. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Mager- und halbfette Kohlen. Begünstigt wird die Einfuhr auch durch billige Fracht infolge Benutzung der Kanäle nach und in Elsass-Lothringen. Im Zusammenhang mag noch erwähnt werden, dass Belgien trotz dieser nahezu ein Drittel der Gesamtförderung ausmachenden Ausfuhr in rasch steigendem Masse ausländische Brennstoffe (1912 9 777 000 t Kohlen, Koks und Briketts gegen noch nicht 6 Millionen im Jahre 1908) einführt, der Import sogar den Export ganz beträchtlich überragt. Also auch hier die Erscheinung, dass für die Entwicklung und Ausdehnung des Kohlenabsatzes einer Förderstätte nicht die politischen Grenzen bestimmend, sondern rein wirtschaftliche Faktoren, die nicht zuletzt auf der Frachtlage basieren, massgebend sind. Von der Einfuhr nach Belgien entfällt übrigens weitaus die grösste Menge auf Deutschland.

Lediglich der Vollständigkeit halber sei der Einfuhr Frankreichs nach Deutschland gedacht, die grösstenteils aus Koks bestehend im Verhältnis nur unbedeutend ist. Die kleinen Mengen gelangen vornehmlich auf dem Wasserwege in das Elsass, wo zeitweise der Pariser Gaskoks — bekanntlich aber aus Ruhrkohlen hergestellt — guten Absatz findet. (Siehe Zahlentafel 22.)

Einen steigenden Anteil an der Kohleneinfuhr nach Deutschland hat Holland, und hier ist wie bei Belgien die zunächst absonderlich erscheinende Tatsache zu verzeichnen, dass dasselbe Land, das dem Deutschen Reiche Kohlen zuführt, in ganz beträchtlich stärkerem Umfange solche aus Deutschland bezieht. Die Niederlande sind nächst Oesterreich-Ungarn die besten Abnehmer der deutschen Kohlen und erhielten 1913 aus Deutschland — natürlich weitaus am meisten aus dem Ruhrgebiet — 7 218 000 t Steinkohlen, ferner 285 000 t Koks, 305 000 t Steinkohlenbrikets, 10 000 t Braunkohlen und 282 000 t Braunkohlenbrikets. Gegen diese 8 Millionen t Jahreseinfuhr an Brennstoffen aus Deutschland — ein Teil dieser Einfuhr ist freilich nur Durchfuhr, nimmt, für andere Länder bestimmt, nur seinen Weg über Holland, das also auch einen Transithandel in Kohlen hat — ist die Ausfuhrmenge holländischer Kohlen nach Deutschland, die 1913 510 000 t Kohlen und 13 000 t Steinkohlenbrikets betrug, nur gering. Immerhin ist sie doch so gross, dass sie bei der Betrachtung der Kohlenversorgung Deutschlands und im besonderen auch Süddeutschlands nicht übersehen werden darf. Die Steinkohlengewinnung Hollands ist zwar schon sehr alt, hat aber erst im letzten Jahrzehnt eine stärkere Entwicklung genommen. Im Jahre 1902 betrug die Gesamtförderung nur 390 000 t, wuchs bis 1908 auf 910 000 t an und stellte sich 1912 auf 1 725 000 t. Nach den Ausbau-Plänen der holländischen Regierung — der Staatsbetrieb wird im niederländischen Steinkohlenbergbau mit der Zeit ausschlaggebende Bedeutung erlangen — soll in den kommenden Jahren die Kohlengewinnung mehr und mehr gesteigert werden und 1925 wird sie voraussichtlich rund 4 Millionen t ausmachen. Dass trotz der ansehnlichen Steigerung der Eigenproduktion Hollands nach wie vor die ausländische, und zwar in erster Linie

die Ruhrkohle den niederländischen Kohlenmarkt beherrscht, die deutsche Einfuhr sogar von Jahr zu Jahr in erheblichem Masse zunimmt, liegt an der für Hollands Brennstoffversorgung ungünstigen Lage seines Steinkohlenbeckens, das im südlichen Teil der Provinz Limburg gelegen mit dem übrigen Holland nur durch Eisenbahnen verbunden ist, während Ruhr- und englische Kohlen auf dem Wasserwege in die Niederlande eindringen. Umgekehrt ist die geographische Lage des holländischen Steinkohlenvorkommens die Ursache der Ausfuhr der niederländischen Kohle, die ausser Stande, im Norden mit der Ruhrkohle in erfolgreichen Wettbewerb zu treten, versuchen muss, sich anderswo Absatz zu schaffen. Ein sehr grosser Teil der Förderung im Limburger Revier geht daher nach Deutschland, nach dem benachbarten Aachener Revier vor allem. Aber auch nach Süddeutschland dringt die holländische Kohle, teilweise durch die Rheinlande an den Rhein gelangend und den Wasserweg benutzend vor. Näheres gibt die Zahlentafel 23 an. Wie in Belgien so werden auch in dem verwandten Steinkohlenbecken Hollands Fett-, Halbfett- und Magerkohlen gewonnen. Die Produkte gelangen meist nach vorheriger Aufbereitung in den Handel. Süddeutschland erhält hauptsächlich Mager- und halbfette Kohlen, ferner auch Brikets.

Die Rheinwasserstrasse ist es, die einem anderen ausländischen Brennstoff ermöglicht, auf dem süddeutschen Kohlenmarkt den deutschen Erzeugnissen Konkurrenz zu machen, und das ist die englische Kohle. Ist es an sich auch eine höchst unerfreuliche Erscheinung, dass, wiewohl die eigene Förderung Deutschlands so gross ist, dass sein ganzer Bedarf mit Leichtigkeit dadurch gedeckt werden könnte, trotzdem alljährlich noch erhebliche Mengen ausländischer Kohlen, und zwar hauptsächlich englischer Herkunft, in das Deutsche Reich eingeführt werden und gewaltige Summen dafür in das Ausland wandern, so hat dies, wie schon erwähnt, seine natürlichen Gründe, nämlich einmal in der ungünstigen geographischen Lage

der deutschen Kohlengewinnungsbezirke zum Norden Deutschlands, zum andern Male in der verschiedenen Gegenden des Deutschen Reiches nahen Nachbarschaft ausländischer Fundstätten. Wie das kohlenarme Bayern zum erheblichen Teil seinen Brennstoffbedarf im angrenzenden Böhmen deckt, so ist für die norddeutschen Hafenplätze der Bezug aus England bei dem erheblichen Frachtvorsprung, den hierher die englische Kohle gegenüber der deutschen besitzt, nur zu erklärlich. Und solange die preussische Eisenbahnverwaltung sich nicht entschliesst, den einheimischen Bergbau — Ruhr und Oberschlesien — durch noch billigere Frachtsätze nach dem Norden und dem Innern Deutschlands im Kampfe gegen die englische Kohle zu unterstützen, wird diese nicht nur an den Hafenplätzen der Nord- und Ostküste vorherrschen, sondern auch bis weit in das Binnenland hinein eindringen können, zumal da von fast allen grossen Häfen Wasserwege in das Innere des Reiches führen. Die Entwicklung der englischen Kohleneinfuhr nach Deutschland im letzten Jahrzehnt gibt die Zahlentafel 24 wieder. Hat also die Vorherrschaft der englischen Kohle im Norden Deutschlands ihre guten Gründe — selbst eine Aenderung der Tarifpolitik der preussischen Bahn, d. h. die Gewährung billiger Ausnahmefrachten, wird hier die engl. Kohle wohl niemals ganz zu verdrängen vermögen —, so erscheint die Tatsache, dass die englische Kohle auf dem Rhein, unmittelbar am Ruhrgebiet vorbei, in Deutschland in steigendem Masse hat Eingang finden können, denn doch verwunderlich. Bis 1905 war freilich — abgesehen von 1900, dem Jahr der Kohlenknappheit, wo 605 000 t über die Rheinwasserstrasse nach Deutschland gelangten — die englische Kohleneinfuhr auf dem Rhein unbedeutend. Aber im Jahre 1905, als der englische Bergbau wegen Absatzmangels im eigenen Lande sich mit ganzer Kraft auf die Ausfuhr legte und der Zufall es wollte, dass der Ruhrbergbau durch den plötzlich ausgebrochenen grossen Arbeiterausstand in eine vorübergehende Verlegenheit geriet, stieg die Einfuhr über

Emmerich auf eine ansehnliche Menge, ging aber bereits im nächsten Jahre wieder zurück, und erst im Jahre 1907, das dem Deutschen Reiche eine Hochkonjunktur bescherte, die freilich auch eine unangenehme Begleiterscheinung hatte, insfoern als zeitweise eine fühlbare Kohlenknappheit bestand, ermöglichte dem englischen Bergbau, seine Ausfuhr nach Deutschland nicht nur in und über die Hafenplätze an der Ost- und Nordsee, sondern auch über die Rheinstrasse ganz beträchtlich zu vergrössern. Zum guten Teil stellt dieser Einfuhrzuwachs über den Rhein allerdings ein Hilfsmittel dar, dessen die Verkaufsorganisationen des Ruhrbergbaus selbst — das Kohlen-Syndikat und das Kohlen-Kontor — sich bedienten, um ihre regelmässigen Abnehmer, die sie vorübergehend mit Ruhrkohlen nicht genügend zu versorgen vermochten, nicht in Verlegenheiten geraten zu lassen. Das erklärt denn auch hauptsächlich das starke Fallen der Einfuhr im Jahre 1908. Nun tritt aber von neuem ein Steigen ein in den folgenden Jahren, obschon Ruhrkohle jetzt wieder in ausreichender Menge zu haben war. Das ergab sich zunächst dadurch, dass der englische Kohlenhandel bestrebt war, die Stellung, die er 1907 errungen hatte, nach Möglichkeit zu behaupten, wenn es oft auch noch so grosser Preiszugeständnisse bedurfte. Anderseits aber brachte für diejenigen Verbraucher, die ihre Kesselanlagen für die Verwendung englischer Kohlen, das ungewohnte, neue Material, hatten einrichten lassen, die Rückkehr zum Verbrauch der deutschen Kohle Betriebsänderungen und damit Kosten und Unannehmlichkeiten mit sich, die sie oft lieber vermieden, selbst wenn sie für die englischen Kohlen keine niedrigeren Preise als für deutsche, genauer betrachtet vielleicht sogar noch höhere zu bezahlen hatten. Ein solcher Wechsel im Kohlenbezuge musste besonders auch in Gasanstalten und Elektrizitätswerken unangenehm empfunden werden. Vielfach hat sodann der englische Wettbewerb in den Zeiten der Kohlenknappheit die Gelegenheit wahrgenommen und auf Tätigung langfristiger Verträge hingearbeitet. Schliesslich

waren es oft unverkaufte Schiffsladungen, die unter Ausnutzung des guten Wasserstandes und der billigen Fracht den Rhein hinauf gefahren wurden, um dann am Oberrhein mangels Raum zur Auflagerung zu jedem Preise losgeschlagen zu werden. Hier und da mag auch eine kartellfeindliche Anschauung und damit die Abneigung gegen Kohlensyndikat und Kohlenkontor mit dazu beigetragen haben, dass am Bezuge der englischen Kohle festgehalten wurde.

Es ist selbstverständlich, dass die auf dem Rhein herangebrachten englischen Kohlen erst am Mittelrhein und Oberrhein dem Verbrauch übergeben werden, und nur im Jahre 1907 sind manche Aushilfslieferungen auch schon am Niederrhein in den Konsum übergegangen. Sonst muss sich hier natürlich die Verwendung der einheimischen Kohle immer billiger stellen. Welche Plätze Süddeutschlands letzten Endes die englische Kohle zum Verbrauch aufnehmen, lässt sich an Hand des statistischen Materials freilich nicht feststellen. Die Zufuhr lässt sich nur bis zu den betreffenden Rheinhäfen verfolgen. Von den nach dem Oberrhein verfrachteten Mengen geht ein ansehnlicher Teil (1912 waren es rund 130000 t) in den Main hinein zur Versorgung Frankfurter und Offenbacher Industrie vornehmlich. Die den Rhein weiter hinauf gelangenden Quantitäten sind in weitaus überwiegendem Masse für Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen bestimmt, kleinere Mengen erreichen Karlsruhe und Strassburg.

Der rasche Rückgang der englischen Kohleneinfuhr über den Rhein nach Deutschland tut dar, dass es eigentlich nur besondere, aussergewöhnliche Umstände waren, die der englischen Kohle ermöglichten, mit Erfolg die deutsche Kohle in deren natürlichem Absatzgebiet zu bekämpfen. Sowohl 1900 wie 1907 stand der deutsche Markt unter dem Zeichen der Kohlenknappheit, übertrieben oft Kohlennot genannt. Kohlenangst ist wohl die richtigste Bezeichnung der übermässig starken Nachfrage in jener Zeit, die oft weniger im augenblicklichen Bedarf ihre Ursache hatte als in der Furcht, nicht rechtzeitig mit

Brennstoffen versorgt zu werden und dadurch im Nachteile zu sein gegen den Konkurrenten. So erklärt sich zum guten Teil das Stürmische der Nachfrage, und diese Verhältnisse machten sich die Importeure englischer Kohlen zunutze. Dass die englische Kohle auch heute noch auf dem Rhein nach Süddeutschland gelangt, wenn schon, wie die Zahlentafel 24 zeigt, in stark abnehmenden Umfange — allen Anzeichen nach geht die Einfuhr 1914 noch weit mehr zurück —, das ist vor allem zurückzuführen auf die verschiedenen vorhin erwähnten Umstände, die freilich oft noch eine Unterstützung finden in billigen Schiffsfrachten und niedrigen Kohlenpreisen auf dem englischen Markt. Es darf aber auch nicht unerwähnt bleiben, dass niedrigere Preise englischer Kohlen am Oberrhein zum guten Teil auch in geringerer Qualität der Kohle begründet liegen, da die Importeure bei den im ganzen schliesslich doch hohen Transportkosten nicht gerade die besten und teuersten Marken einführen können, was aber zweifellos von den Abnehmern oft übersehen worden ist. Umsomehr ist es als wünschenswert zu bezeichnen, dass auf dem deutschen Rhein die englische Kohle, hier ein unnatürlicher Konkurrent des deutschen Erzeugnisses, wieder verschwindet.

Was die britische Kohlenausfuhr im allgemeinen anbelangt, so betrug sie 1913 rund 98 Millionen t bei einer Förderung von 280 Millionen t. Dieses Jahr ist freilich als ein Rekordjahr zu bezeichnen; 1910 waren die entsprechenden Zahlen 85 Millionen t und 265 Millionen t, 1900 58 Millionen t und 225 Millionen t, 1890 39 Millionen t und 182 Millionen t. Hinsichtlich der Sorten besteht die englische Ausfuhr nach Deutschland zum weitaus grössten Teil aus Kesselkohlen, nächst ihnen sind für die Ausfuhr von Bedeutung die Gaskohlen, und in weitem Abstande folgen sodann Anthrazit und andere Hausbrandkohlen. Die Ausfuhr an Koks und Brikets ist verhältnismässig sehr gering, wie denn überhaupt die Aufbereitung und Veredelung der Kohle in England längst nicht in dem

Umfange geschieht wie in Deutschland. Von den englischen Kohlen, die nach dem Oberrhein gelangen, spielt eine besondere Rolle der Anthrazit, der wegen seiner hervorragenden Güte — dies gilt vornehmlich von dem Wales-Anthrazit — auch weiterhin auf dem süddeutschen Kohlenmarkt seinen Platz behaupten dürfte. Die hohen Preise, die für ihn verlangt und erzielt werden, lassen es freilich manchem Verbraucher als ratsam erscheinen, auf das billigere und trotzdem gute deutsche Erzeugnis überzugehen.

Wie bereits erwähnt, nehmen an der Kohlenversorgung des östlichen Süddeutschland, d. h. vornehmlich des rechtsrheinischen Bayern, ausser den bereits behandelten Kohlenbezirken noch einige andere deutsche und ausländische Fundstätten teil, vornehmlich Böhmen, Schlesien, Sachsen und Thüringen. Neben diesen kommt für Bayerns Kohlenverbrauch noch die eigene Produktion in Betracht, über die zunächst einiges zu sagen wäre.

Ein eigentliches Steinkohlenvorkommen besitzt Bayern überhaupt nicht. Das einzige Steinkohlenbergwerk, die Zeche Stockheim, in Oberfranken an der bayrisch-meiningischen Grenze gelegen, ist stillgelegt worden. Auf Grund günstig lautender Gutachten und glänzender Rentabilitätsberechnungen erwarb der bayrische Staat im Herbst 1908 die Grube Stockheim, machte jedoch schon nach 2 Jahren von dem Rechte des Rücktritts vom Kaufvertrage Gebrauch, nachdem wider alles Erwarten die nach der Erwerbung vorgenommenen Bohrungen ein sehr ungünstiges Ergebnis hatten. Für die bayrische Staatskasse bedeutete freilich dieser Versuch, Bayern zu einer eigenen Steinkohlenzeche zu verhelfen, einen Verlust von mehreren Millionen Mark.

Nicht unbedeutend sind dagegen die oberbayrischen Kohlenlager. Freilich handelt es sich hier nicht um eigentliche Steinkohlen. Die oberbayrischen sogenannten Pechglanzkohlen besitzen zwar ein der Steinkohle ähnliches Aussehen, auch deren Struktur und Festigkeit, sind aber ihrer Zusammenzetzung nach als eine Abart der Braun-

kohle anzusprechen, weshalb sie auch seit einigen Jahren in den amtlichen Statistiken als Braunkohlen aufgeführt werden. Vor Braunkohlen zeichnet sich freilich die oberbayrische Kohle durch ihren ganz erheblich höheren Heizwert aus, der 5200—5600 W.E. beträgt. Die Förderung der oberbayrischen Gruben betrug 1880 305000 t, 1890 493000 t, 1900 648000 t, 1913 rund 900000 t, wovon etwas über $^2/_3$ auf die der oberbayrischen Aktien-Gesellschaft für Bergbau gehörenden Gruben Hausham und Penzberg und nahezu $^1/_3$ auf die staatliche Zeche Peissenberg entfallen. Durch sorgfältige Aufbereitung der Rohkohle ist es gelungen, ein auch höheren Ansprüchen genügendes Produkt auf den Markt zu bringen. Es ist naturgemäss, dass die oberbayrischen Kohlen in erster Linie in den den Fundstätten nächst gelegenen Teilen Bayerns Absatz erhalten. So spielen sie eine grosse Rolle bei der Deckung des Hausbrandkohlenbedarfs der südbayrischen Städte, vornehmlich Augsburgs und Münchens, Aber auch in der Industrie ist die oberbayrische Kohle verwertbar, wenn sie sich auch für manche industrielle Zwecke weniger gut eignet. Der verhältnismässig stark anfallende oberbayrische Gries findet in hierfür besonders eingerichteten Kesselanlagen vorteilhaft und in steigendem Masse Verwendung.

Die verschiedenen Vorkommen Bayerns an eigentlicher Braunkohle besitzen meist nur untergeordnete und lokale Bedeutung. Erwähnt sei die Grube Gustav bei Dettingen am Main, die zumal durch die Versorgung einer Ueberlandzentrale für die Aschaffenburger Gegend von Wichtigkeit ist. Die Förderung dieser Zeche an Rohbraunkohlen beträgt rund 250000 t, die Briketherstellung 48000 t. Ebenfalls hauptsächlich für den Bedarf einer Ueberlandzentrale arbeitete die Grube Haidhof in der Oberpfalz, die freilich eine viel geringere Produktion hat. Eine grössere Ausdehnung weisen allein die in der Oberpfalz gelegenen Wackersdorfer Gruben auf, die von der Schwandorfer Braunkohlen-Industrie-Aktien-Gesellschaft ausgebeutet werden. Die Förderung hat hier in den letzten Jahren rasch zu-

genommen; sie beläuft sich jetzt auf rund 800000 t Rohkohlen, die Briketfabrikation auf 200000 t. Diese Fundstätte spielt demnach für Bayerns Kohlenversorgung schon eine Rolle.

Im Vergleich zu dem grossen Kohlenbedarf Bayerns ist also seine Eigenproduktion gering, sodass es auf die Zufuhr aus fremden Revieren angewiesen ist. Unter diesen nimmt Böhmen den ersten Platz ein, das sowohl Steinkohlen als auch Braunkohlen nach Bayern einführt. Für den Export von Steinkohlen nach Bayern kommt hauptsächlich das westböhmische Revier (Pilsen) in Betracht, für die Ausfuhr der Braunkohlen nach Bayern sowohl das grössere Teplitz-Brüx-Komotauer Becken, als auch das kleinere, aber Bayern näher gelegene Ellbogen-Falkenauer Revier. Die böhmische Steinkohle ist eine flammige, teilweise auch backfähige Kohle mit einem Heizwert von 6000—6500 W.E., steht also erheblich zurück hinter der Saar- und schlesischen Kohle oder gar der Ruhrkohle. Die böhmische Braunkohle dagegen hat der deutschen gegenüber, wie weiter oben bereits bemerkt, den Vorzug erheblich höheren Heizwertes und viel geringeren Wassergehalts. Dies ist auch der Grund, weshalb im Gegensatz zu Deutschland in Oesterreich die Braunkohlenbriketherstellung nur langsam Fortschritte macht. Bei dem erheblich höheren Wert der Rohbraunkohle lohnt sich der Briketierungsprozess meistens nicht sehr, da er keine wesentliche Heizwertsteigerung herbeizuführen vermag. Wie nun im allgemeinen die Einfuhr Deutschlands aus Oesterreich in fortgesetztem Rückgang begriffen ist — eine für die deutsche Volkswirtschaft im allgemeinen und den deutschen Bergbau im besonderen erfreuliche Tatsache —, so gilt dies vornehmlich auch für die Bezüge Bayerns an böhmischen Brennstoffen. Dagegen macht die Ausfuhr Deutschlands nach Oesterreich-Ungarn rasche Fortschritte. 1913 bezog Oesterreich-Ungarn aus dem Deutschen Reich 12153000 t Steinkohlen, 1053000 t Koks, 141000 t Steinkohlenbriketts und 117000 t Braunkohlenbrikets, 1908 waren es nur 8996000 t Steinkohlen, 957000 t Koks,

137 000 t Steinkohlenbrikets und 14 000 t Braunkohlenbrikets. Dass Oesterreich, obschon es seinen Bedarf aus der eigenen Produktion nicht decken kann, dennoch erhebliche Mengen im Auslande absetzt, hat ebenfalls wieder seine Ursache in der besonderen geographischen Lage der österreichischen Kohlenreviere. Ueber die Brennstoffeinfuhr Oesterreichs, im besonderen Böhmens, nach Süddeutschland gibt die Zahlentafel 27 Näheres an.

Im Nordosten grenzt Bayern an das Königreich Sachsen, das einen ansehnlichen Bergbau in Steinkohlen und auch in Braunkohlen sein eigen nennt, letzterer besonders ist in einem raschen Aufblühen begriffen, wie aus den Zahlentafeln 8 und 17 hervorgeht. Von den sächsischen Steinkohlenrevieren hat nur das Zwickau-Chemnitzer grössere Bedeutung. Die hier gewonnenen Kohlen sind in der Hauptsache langflammige Gaskohlen. Ihr Heizwert beträgt etwa 6300 W.E., ist also nahezu 20 % niedriger als der der Ruhrkohlen. Der ziemlich hohe Aschengehalt der sächsischen Steinkohle macht eine gute Aufbereitung erforderlich. Die Verarbeitung der Steinkohlen zu Koks und Brikets ist nur unbedeutend, die Briketherstellung nimmt allerdings, wenn auch langsam, so doch stetig zu. Die Braunkohlengewinnung findet in Sachsen in zwei räumlich voneinander getrennten Revieren statt, dem östlichen, in der sächsischen Oberlausitz gelegenen, und dem westlichen, Leipzig-Bornauer Becken, das nach und nach das östliche Revier überflügelt hat, dank vor allem der Steigerung der Braunkohlenbriketherstellung. Was den Absatz der sächsischen Steinkohle betrifft, so gehen nur etwa 15 % über die Grenzen des Königreiches hinaus, und hiervon wieder gelangt etwa ein Drittel nach Bayern. Die Einfuhr nach Bayern nimmt aber relativ ab, was vornehmlich in dem stark wachsenden Eigenbedarf Sachsens seine Ursache hat. Der Braunkohlenabsatz Sachsens in Bayern ist, wenn auch zunehmend, so doch verhältnismässig nicht beträchtlich. Ueber den Absatz Sachsens in Süddeutschland unterrichtet die Zahlentafel 25.

Hat der sächsische Bergbau für den Steinkohlenverbrauch Bayerns an Bedeutung verloren, so ist im letzten Jahrzehnt auf dem bayerischen Kohlenmarkt den bisherigen Lieferanten ein neuer und recht gefährlicher Konkurrent entstanden in der oberschlesischen Kohle. Das muss zunächst wunder nehmen, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die schlesische Kohle, um nach Bayern zu gelangen, in grossem Bogen um Böhmen herumfahren muss. Und in der Tat, es ist einzig und allein die Tarifpolitik der preussischen, sächsischen und bayerischen Eisenbahnen, die den schlesischen Bergbau in den Stand gesetzt hat, in Bayern — und zwar vornehmlich in Südbayern — festen Fuss zu fassen, indem die Bahnen der Frachtberechnung der schlesischen Kohlensendungen nach Bayern den kürzesten Weg durch Böhmen zu Grunde legen. Mit Ausnahmepreisen allein würde Schlesien, wiewohl die von ihm in Bayern gestellten Preise die denkbar niedrigsten sind, nicht zum Ziel gelangen können. Der Ausdehnungsdrang Oberschlesiens ist an sich verständlich, sind doch die Absatzverhältnisse für diesen höchst leistungs- und entwicklungsfähigen Bergwerksbezirk leider recht ungünstig. So sieht sich Oberschlesien im Norden zurückgedrängt durch die englische Kohle, die ihr z. B. mehr und mehr den Absatz auf dem Berliner Markt entreisst, und es muss daher seine Förderung anderweitig unterzubringen suchen. Die Unterstützung, die die preussische Bahn dem oberschlesischen Bergbau in seinem Bestreben, seinen Absatz nach Bayern auszudehnen, zuteil werden lässt, versagt sie ihm — offenbar mit Rücksicht auf die Oderschiffahrt — da, wo sie besser am Platze wäre, ja direkt notwendig ist, nämlich auf dem Wege nach Norddeutschland, im Wettbewerb mit der englischen Kohle. Hier wären Frachtermässigungen, mit deren Hilfe allein das ausländische Produkt aus dem Felde geschlagen werden könnte, besser angebracht als für den Versand nach Bayern, wo erst anderen deutschen Erzeugnissen ihr alter Besitzstand entrissen werden muss, um der schlesischen Kohle Platz zu schaffen.

Ueber die Entwicklung der Steinkohlenförderung in Schlesien sagen die Zahlentafeln 7, 9, 10 und 13 Näheres. Die oberschlesischen Kohlen, die sehr stückreich fallen, haben einen hohen Gehalt an flüchtigen Bestandteilen, sind aber, wie auch die nicht unbeträchtliche Koksproduktion dartut, zum Verkoken geeignet. Hinsichtlich ihres Heizwertes stehen sie wie die Saarkohlen um nahezu 10% hinter der Ruhrkohle zurück. Die schlesischen Kohlen stellen einen für Hausbrand sowohl wie für Industriezwecke geeigneten Brennstoff dar. Die Entwicklung des Absatzes der schlesischen Kohlen in Süddeutschland zeigt die Zahlentafel 25.

An Braunkohlen, d. h. Braunkohlenbrikets, erhält Bayern auch ein ansehnliches Quantum aus Thüringen, vornehmlich aus Sachsen-Altenburg, aber auch aus dem Zeitz-Weissenfelser Revier. Auch aus diesen Fundstätten nimmt die Einfuhr nach Bayern zu. In thüringischen Braunkohlenbrikets gelangen kleinere Mengen auch nach Württemberg.

Gibt die Zahlentafel 6 darüber Auskunft, in welchem Umfange im Jahre 1912 die verschiedenen in Betracht kommenden Kohlengewinnungsstätten an der Brennstoffversorgung Süddeutschlands beteiligt waren — die Rheinumschlagsmengen sollen dabei als Ruhrkohlen angesehen werden — und wie sich ihre Lieferungen auf die einzelnen Gegenden Süddeutschlands verteilen, so kommt in den Zahlentafeln 11, 14, 15, 16, 20, 22—28 die Entwicklung zum Ausdruck, die die Beteiligung der Bergbaubezirke an der Kohlenversorgung der süddeutschen Staaten in den Jahren 1909—1912 im einzelnen genommen hat.

In ganz überwiegendem Masse wird also Süddeutschland vom Ruhrgebiet versorgt, und der auf die Ruhrkohle entfallende Anteil ist umso höher einzuschätzen, als bei dem nächstgrössten Lieferanten, der Saarkohle, der Verbrauch im eigenen Bezirk, im Saargebiet selbst, weit über die Lieferungen in das übrige Süddeutschland hinausgeht. Der Versand von Ruhrkohlen nach Süddeutschland hat sich nun in dem genannten Zeitraum so ziemlich auf gleicher Höhe gehalten, bei Koks und Brikets ist eine wesentliche Zunahme zu verzeichnen, die sogar bei Brikets ganz erheblich ist, ein Beweis für die wachsende Beliebtheit dieser Sorte. Die Kokszunahme entfällt nahezu ganz auf Lothringen, und erklärt sich durch den stetig wachsenden Bedarf der grossen Hüttenwerke.

Der Anteil der Saarkohle hat eine nicht unbeträchtliche Zunahme erfahren, und zwar in fast allen Gebieten. Nur nach dem Elsass ist der Versand stark zurückgegangen, offenbar zu Gunsten der Ruhr, die hier, wie aus Zahlentafel 11 ersichtlich, eine Absatzverstärkung zu verzeichnen hat.

Die starke Absatzzunahme Lothringens, auch in Bayern, Württemberg und Baden, erklärt sich durch den Ausdehnungsdrang dieser noch jungen Kohlenfundstätte.

Auch der Absatz der Pfälzer Kohle hat einen Zuwachs erfahren. Hier teilen sich das rechtsrheinische Bayern, das Grossherzogtum Hessen und das Saargebiet in die Mehrabnahme, während in Elsass-Lothringen der Verbrauch der Pfalzkohle zurückgegangen ist.

Der Absatz der Kohlen aus dem Aachener Revier nach Süddeutschland hat sich in den letzten Jahren so ziemlich in denselben Grenzen gehalten. Der Menge nach kommt diesem Produkt für Süddeutschlands Kohlenversorgung ja auch keine grosse Bedeutung zu.

Die Brennstofflieferungen Sachsens, die sich fast ausschliesslich auf Bayern erstrecken und hier wieder in ganz überwiegendem Masse das nördliche Bayern betreffen, haben eine nur unwesentliche Steigerung erfahren. Im Verhältnis geht der Anteil der sächsischen Kohle an der Versorgung Bayerns zurück.

Schlesien ist es, das hier mit raschen Schritten vordringt und eine Stellung nach der anderen erobert. Dass ihm dies nur ermöglicht wird durch die Ausnahmetarife der preussischen, sächsischen und bayerischen Bahnen, wurde vorhin schon bemerkt. Trotzdem sind aber die

Frachten von Oberschlesien nach Bayern höher als die von der Ruhr oder gar von Sachsen. Dass die oberschlesische Kohle gleichwohl auf dem bayerischen Markt solche Fortschritte macht, hat denn auch zweitens seine Ursache in den hier gestellten Ausnahmepreisen, wobei allerdings nicht ausser acht gelassen werden darf, dass die Gestehungskosten gerade im oberschlesischen Bergbau die niedrigsten in Deutschland sind. Freilich entspricht dem niedrigeren Preis gegenüber Ruhrkohle hinwiederum auch ein geringerer Heizwert. Was an schlesischen Kohlen nach Württemberg oder gar Baden gelangt, ist ganz unbeträchtlich. Hier ist Schlesien frachtlich doch zu sehr im Nachteil, weshalb auch der Absatz nicht zunehmen wird.

Braunkohlenbrikets erhält Süddeutschland in — wenn auch nur langsam — steigendem Umfange auch aus Thüringen. Abnehmer sind Nord- und Südbayern, zum kleineren Teil auch Württemberg. Die oberhessische Braunkohle ist für Süddeutschland von viel geringerer Bedeutung, sie kommt in Betracht eigentlich nur für das Grossherzogtum Hessen.

Einem Siegeszug kommt dagegen das Vorrücken des rheinischen Braunkohlenbrikets gleich, und seine Erfolge sind besonders gross, seit die Brikets auf dem Schiffswege nach dem Oberrhein befördert werden, um von hier aus, soweit sie nicht an Ort und Stelle in den Verbrauch übergehen, mit der Bahn weiterversandt zu werden. Baden, Rheinhessen und Starkenburg, die Pfalz und Württemberg, nehmen in wachsendem Masse rheinische Braunkohlenbrikets auf, aber selbst im rechtsrheinischen Bayern vermag dieses Erzeugnis trotz den hohen Frachten Fortschritte zu erzielen. Sie liegen begründet in der Güte des Brikets, in den im Verhältnis nicht hohen Preisen, sodann aber auch, wie nachher näher zu schildern sein wird, in den besonderen Absatzmassnahmen der Verkaufsorganisation des rheinischen Braunkohlenbergbaus.

Im Abnehmen begriffen ist die Einfuhr Oesterreichs, d. h. natürlich vorwiegend Böhmens, nach Bayern, in Steinkohlen verhältnismässig viel stärker als in Braunkohlen. Dass Böhmen völlig verdrängt wird vom bayerischen Kohlenmarkt, darf allerdings als ausgeschlossen angesehen werden, es wird dank seiner geographischen Lage auch weiterhin Bayern mit Brennstoffen versorgen. In Württemberg wird dagegen die böhmische Braunkohle bald ganz verschwunden sein. In Braunkohlen haben Thüringen und Köln Böhmen Absatz entrissen, der Rückgang der Steinkohlen dürfte auf das Konto der schlesischen Kohle zu buchen sein.

Der Absatz der holländischen Erzeugnisse ist beachtenswert, ihr Anteil an Süddeutschlands Kohlenversorgung ist umso grösser, als sie im wachsenden Umfang auf der Rheinwasserstrasse — über Neuss vornehmlich — (siehe Zahlentafel 29) nach Süddeutschland gelangen. Die Erfolge Hollands beziehen sich aber wohl nur auf die Menge des Absatzes, angemessenen Gewinn dürften sie den Gruben kaum bringen, da sie nur zu niedrigen Preisen unterzubringen sind.

In belgischen Erzeugnissen ist bei der Einfuhr nach Süddeutschland bei Kohlen ein Rückgang festzustellen, der allem Anschein nach vornehmlich dem Aufblühen des Bergbaues in Lothringen zu verdanken ist. In Koks dagegen weist die Einfuhr eine Vermehrung auf, und zwar sind es offensichtlich lothringische Hüttenwerke, die in stärkerem Umfang belgischen Koks verwenden. Die Ursache liegt natürlich in Preisunterschieden zwischen Ruhr- und belgischem Koks.

Dass die englische Kohleneinfuhr über die Rheinstrasse erfreulicherweise stark zurückgeht, wurde oben schon bemerkt.

III. Die technische Gestaltung der Kohlenversorgung.

Arm an eigenen Kohlenfundstätten, von denen die einzige von Bedeutung überdies im äussersten Westen liegt, ist also Süddeutschland bei dem Bezug der notwendigen Brennstoffe in der Hauptsache auf mehr oder weniger weit entfernte Produktionsgebiete angewiesen. Die Kosten der Verbringung der Kohlen vom Fundort zur Verbrauchsstelle nehmen infolgedessen hier einen zumeist recht grossen Teil der Ausgaben für die Brennstoffversorgung in Anspruch, und es hängt sehr viel von ihrer Höhe ab, für welche Provenienz der Kohlenverbraucher sich entscheidet. Letzten Endes beruht nun aber — allgemein betrachtet, im Einzelfalle treten selbstverständlich auch noch andere Faktoren hinzu — die Höhe der Transportkosten auf der Art des zur Verfügung stehenden Transportmittels. Was an Kohlen mit der Fuhre, der auf weitere Entfernungen kostspieligsten Verkehrsvermittlung, direkt von der Grube dem Verbraucher zugeführt wird, ist natürlich nur sehr wenig. Im Saargebiet, wo ein solcher Landabsatz noch verhältnismässig gross ist, beträgt er dennoch nur etwa 5% des Gesamtabsatzes. Diese Art der Beförderung kann demnach für eine nähere Betrachtung der technischen Gestaltung der Kohlenzufuhr unberücksichtigt bleiben, da sie ja nur für ganz wenige in allernächster Nähe der Zechen ansässige Verbraucher in Betracht kommt. Die grosse Menge der süddeutschen Konsumenten muss ihre Kohlen auf weite Entfernungen auf dem Schienen- oder auf dem Wasserwege beziehen. Ob Eisenbahn- oder Schiffsverfrachtung für die Beförderung der Kohlen vorteilhafter

ist, darüber sei nun zunächst einigen Bemerkungen Raum gegeben.

Der allgemeine Hauptvorzug der Binnenwasserstrassen gegenüber der Eisenbahn besteht in der Möglichkeit des Massenverkehrs. Die Wasserstrassen lassen die Benutzung weit grösserer Beförderungsgefässe zu als die Eisenbahnen, sie setzen ferner der Fortbewegung einen viel geringeren Reibungswiderstand entgegen. Hierzu kommen noch das beim Schiff günstigere Verhältnis zwischen toter Last und Nutzlast, sowie die im Vergleich zur Ladefähigkeit viel geringeren Anschaffungskosten des Schiffes als des Eisenbahnwagens, ferner die verhältnismässig meist niedrigeren Be- und Entladungskosten, sowie die grössere Freiheit in der Wahl der Lagerplätze. Freilich stehen diesen erheblichen, in der Verbilligung des Transportes schliesslich zum Ausdruck kommenden Vorzügen der Wasserstrassen auch manche Nachteile gegenüber: die Unterbrechungen des Verkehrs durch Frost, Hochwasser oder Wassermangel sind weit häufiger als Verkehrsstörungen der Eisenbahn, an Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit steht der Transport auf der Wasserstrasse dem auf dem Schienenwege zweifellos nach. Niedriger Wasserstand hat, wenn er nicht gar die Schiffahrt unmöglich macht, zur Folge, dass die Fahrten mit geringerer Ladung gemacht werden müssen, die Tragkraft also nicht ausgenutzt werden kann, oder aber unterwegs die Fahrt unterbrochen werden muss und höchstens nach Aufleichterung fortgesetzt werden kann. Schliesslich haben die Wasserstrassen längst nicht die Verzweigungsmöglichkeit wie die Eisenbahnen: der natürlichen Flussläufe gibt es nur wenige, und der Anlegung künstlicher Wasserstrassen sind viele Schranken gezogen.

Die Binnenwasserstrasse kommt also namentlich da für den Verkehr in Betracht, wo das Hauptgewicht auf die Billigkeit gelegt wird. Dies trifft natürlich vor allem auf die Massengüter zu, und hier steht ohne Frage im Vordergrund die Kohle, die bei ihrem im Verhältnis zum Volumen geringen Wert grosse Frachtkosten schlecht tragen

kann. Es lohnt sich aber die Kohlenverfrachtung auf dem Wasserwege nur auf grössere Entfernungen, auf kurze Strecken ist der Eisenbahntransport billiger. Die Grenze lässt sich freilich schwer bestimmen, massgebend ist aber vor allem die Lage des Gewinnungsortes sowohl wie des Verbrauchsortes zu der Wasserstrasse. Die günstigste Vorbedingung ist gegeben, wenn beide unmittelbar am Wasserwege liegen, die ungünstigste im umgekehrten Fall, der einen doppelten Umschlag nötig macht. Hat der Versand der Kohlen mit dem Schiff seine grossen Vorteile in der Möglichkeit, umfangreiche Mengen auf einmal fortzuschaffen, und in der grösstenteils hierauf beruhenden Transportverbilligung, so ergeben sich anderseits doch auch manche nicht zu unterschätzende Nachteile dieser Beförderungsart. Zunächst, wie schon vorher erwähnt, ihre geringere Schnelligkeit entgegen dem Versand mit der Eisenbahn und ihre Abhängigkeit von den mit Jahreszeit und Witterung wechselnden Wasserverhältnissen, die hinwiederum zur Folge haben, dass die Lieferung auf dem Wasserwege nicht mit der gleichen Pünktlichkeit und Sicherheit erfolgen kann wie mit der Bahn. Im Zusammenhang damit steht die sich oft ergebende Notwendigkeit der Aufstapelung der Kohlen, da der Transport sich nicht nur nach der Anforderung, nach dem Bedarf der Verbraucher zu richten vermag, sondern günstiger Wasserstand stets ausgenutzt werden muss. Die Lagerung hat aber neben dem Vorteil der Aufspeicherung von Vorräten für Zeiten, wo der Wassertransport notgedrungen ruht, den Nachteil, dass damit erhebliche Unkosten verknüpft sind, so der meist teure Erwerb und die oft kostspielige Einrichtung und Unterhaltung von Lagern, ferner Umschlagkosten, Zinsverluste, schliesslich — und nicht in letzter Linie — auch die Wertverminderung der Kohle, die der mehrmalige Umschlag mit sich bringt. Diese Qualitätsherabsetzung, deren Ursache in der Zerkleinerung der Brennstoffe beim Laden und Löschen des Kahns zu suchen ist, ist denn überhaupt ein Faktor, der oft gegen die Benutzung des

Wasserweges für den Kohlentransport spricht. Sie ist weniger da von Bedeutung, wo die Kohlen für Verbrauchszwecke bestimmt sind, für die sich auch grusreichere Kohlen eignen, während bei manchen hochwertigen und empfindlichen Sorten die Verschlechterung der Kohle durch den Schiffstransport so erheblich ist, dass trotz Frachtersparnis ihr Versand auf dem Wasserweg sich oft nicht empfiehlt. Der Grad der Härte der Kohle ist vor allem bestimmend für die Möglichkeit ihrer Versendung mit dem Schiff, sodass sich dazu vornehmlich die härteren Gas- und Gasflammkohlen und Anthrazit, weniger die Fett- und Esskohlen eignen. Im allgemeinen müssen also, wenn für den Versand die Wasserstrasse gewählt werden soll, die Nachteile des Wassertransports durch die Frachtersparnisse mindestens ausgeglichen werden. Diese sind aber um so grösser, je weiter der Weg von der Kohlengewinnungsstätte zum Bestimmungsorte, und diese Tatsache ist es denn, die bei der grossen Entfernung Süddeutschlands vom Ruhrkohlengebiet für den Brennstoffbezug eine ausgiebige Benutzung der leistungsfähigen Rheinwasserstrasse als vorteilhaft erscheinen lässt.

Die im vorstehenden aufgeführten für und wider den Wassertransport sprechenden Momente sind mehr oder weniger natürlicher Art, jedenfalls lassen sie sich nicht so ohne weiteres nach Belieben ändern. Die tatsächlichen Unterschiede zwischen Schiffs- und Eisenbahnfrachten beruhen nun aber auch noch auf anderen Faktoren. Hier ist vornehmlich zu beachten, dass Schiffsfrachten sich in der Hauptsache im freien Wettbewerb bilden, die Eisenbahnfrachten dagegen in Deutschland sich aus Tarifen ergeben, deren Festsetzung immerhin auch vom freien Willen der Besitzer der Bahnen abhängig ist. Wie sehr deren Tarifpolitik die für die Wirtschaftlichkeit des Wassertransportes als im allgemeinen gültig anzusehenden Regeln zu durchbrechen vermag, zeigt gerade die Geschichte der Rheinschiffahrt, in deren Vordergrund der Kampf zwischen Eisenbahn und Schiffahrt steht. Die Tarifherabsetzung der Bahn muss bei der Schiffahrt aber wieder das Bestreben

wecken, ihre natürlichen Vorzüge vor der Eisenbahn noch zu verstärken und zu vermehren durch Einrichtungen, die eine Verbesserung und Vereinfachung und damit Verbilligung des Transportes bewirken, und technische Fortschritte sind es denn auch, denen in erster Linie — daneben freilich auch der heftige Wettbewerb der Reeder und Schiffer untereinander — der stete Rückgang der Rheinfrachten zu verdanken ist. Man denke nur an die fortgesetzte Vergrösserung der Transportgefässe, die Einführung mechanischer Umschlagseinrichtungen, die Verstärkung der Bewegungskraft. Gewiss steht dieses Mittel auch der Eisenbahn zu Gebote, auch sie sucht durch fortwährende Verbesserungen technischer und organisatorischer Art die Betriebskosten herabzusetzen, aber der Unterschied zwischen einst und jetzt dürfte hier längst nicht so gross sein wie bei der Rheinschiffahrt. Wie dem auch sein möge, die natürlichen, wenn auch nicht stets gleich bleibenden Vorteile der Wasserverfrachtung müssen sich auf die Dauer durchsetzen, wenn anders die Bahn nicht mit Verlust arbeiten will.

Der Kohlentransport auf dem Rhein reicht schon weit zurück und ist hervorgegangen aus der Kohlenschiffahrt auf der Ruhr, die vor Erbauung der Eisenbahn dem Ruhrkohlenbergbau als einzige Abfuhrstrasse von Belang dienen konnte. Anfangs nahm der Kohlenhandel über den Rhein seine Richtung nach Holland, doch wurde der Ruhrkohle dieses Absatzgebiet vom Jahre 1815 ab verschlossen, als Holland nach seiner Vereinigung mit den belgischen Landen zum Schutze des Kohlenbergbaues in der Lütticher Gegend auf Ruhrkohlen einen übermässig hohen Einfuhrzoll erhob. Da musste denn für die Ruhrkohle ein neuer Absatzmarkt gesucht werden, und dass er gefunden und festgehalten wurde, das ist vor allem den Gebrüdern Stinnes zu verdanken, die der Ruhrkohle den Oberrhein erschlossen. Sie brachten im Jahre 1815 bereits 2665177 Zentner Kohlen den Rhein hinauf, von denen über 2 Millionen höher als bis Köln gingen, ja sie konnten ihre Fahrten schon bis Strassburg ausdehnen. War dem Ruhrhohlenhandel

und damit dem Ruhrbergbau durch die holländische Einfuhrerschwerung, die einer Einfuhrsperre gleichkam, ein harter Schlag versetzt worden, so vermochte die Ausdehnung des Kohlenabsatzes rheinaufwärts hierfür bald einen Ausgleich zu schaffen. Welche Rolle der Kohlentransport auf dem Rhein spielte, mag daraus entnommen werden, dass man für das Jahr 1822 von der Bergfahrt auf dem Niederrhein bis Köln 69% und auf dem Mittelrhein bis Mainz 24% als Anteil der Steinkohle am Gesamttransport — dem Gewichte nach — berechnet hat. Der Versand der Ruhrkohle rheinaufwärts hatte für Süddeutschland auch noch den Vorteil der Möglichkeit billiger Verfrachtung oberrheinischer Erzeugnisse den Rhein hinunter, zumal da der Transport der Ruhrkohle zum Oberrhein nur rentabel war, wenn die Schiffe Rücktransport erhielten; dieser bestand vornehmlich in Getreide. Dem Ruhrbergbau öffnete sich Anfang der 1830er Jahre infolge der Veränderung in den politischen Beziehungen der Niederlande zu Belgien auch wieder der holländische Markt, und das hatte eine ganz wesentliche Verstärkung der Förderung an der Ruhr zur Folge. Umsomehr musste man dann aber später, d. h. schon Anfang der 40er Jahre, als diese günstigen Verhältnisse wieder ein Ende genommen hatten, darauf bedacht sein, den Absatz am Mittel- und Oberrhein zu heben. Um die Transportkosten zu verbilligen, was um so notwendiger war, als man nach Eröffnung der Pfälzer Bahn noch weit mehr als zuvor mit dem Wettbewerb der Saarkohle zu rechnen hatte, gingen die beiden grössten Kohlenhandelsfirmen Stinnes und Haniel zur Anschaffung eigener Schleppboote und eiserner Kähne über. Mit Hilfe der Schleppschiffahrt gelang es, den Kohlentransport noch mehr zu steigern, auch dann noch, als die immer grössere Konkurrenz der Eisenbahn längs des Rheines der Schiffahrt bereits einen beträchtlichen Teil des Transportes, allerdings besonders höherwertiger Waren, genommen hatte. An Steinkohlen gingen 1856 bei Koblenz zu Berg 3210195 Zentner, 1866: 8969661 Zentner. In den folgenden Jahren kam

aber der Rückschlag mit den Tarifherabsetzungen der Eisenbahnen. Waren 1867 in Ruhrort und Duisburg 38583834 Zentner Kohlen verschifft worden, so ist 1873 der Versand auf 32309973 Zentner zurückgegangen, und zwar ist es der Transport rheinaufwärts, der diesen erheblichen Ausfall zu tragen hatte. Auf dem Oberrhein zwischen Mannheim und Strassburg war der Kohlentransport schon Anfang der 1840er Jahre zum Erliegen gekommen, die Elsässer Bahn nahm ihm seine Rentabilität. Im Elsass herrschte von da ab, unterstützt freilich anfangs auch durch den Rhein-Rhonekanal, die französische Kohle, die erst nach Eröffnung des Saarkanals eine Konkurrentin in der Saarkohle erhielt.

Ging nun auch in den 1870er Jahren der Wassertransport der Ruhrkohle rheinaufwärts mit raschen Schritten zurück und sah es fast aus, als ob die Eisenbahn die Verfrachtung auch dieses Rohstoffes und Massengutes an sich reissen werde, so hat doch schon bald wieder die Wasserstrasse ihre natürlichen Vorzüge zur Geltung bringen können, und dank vor allem den technischen Fortschritten in der Schiffahrt fielen die Kohlentransporte zum Oberrhein wieder nach und nach hauptsächlich der Wasserstrasse zu. Wie sich seit 1880 die Kohlenabfuhr aus den Duisburg-Ruhrorter Häfen zum Oberrhein gestaltet hat, darüber gibt die Zahlentafel 12 Auskunft.

Ihren Ausgang nimmt also die Verschiffung der Ruhrkohlen in den Ruhrhäfen, worunter im weiteren Sinne alle die Häfen zu verstehen sind, die am Niederrhein an der Mündung der Ruhr, sowie oberhalb und unterhalb liegen. Es sind dies der Ruhrorter Hafen (Alter-, Nord-, Süd- Kaiserhafen, Hafenkanal, Becken A, B, C., Eisenbahnhafen), der Duisburger Hafen (Innen-, Aussen-, Parallelhafen), der Hochfelder Hafen, die Häfen Alsum, Schwelgern, Walsum. Die drei letztgenannten sind Privathäfen, Alsum und Schwelgern gehören der Gewerkschaft Deutscher Kaiser, Walsum befindet sich im Besitz der Gutehoffnungshütte. Ferner kommt für die Kohlenverschiffung auch

noch der linksrheinische Hafen der Zeche Rheinpreussen in Betracht. Weitere Zechenhäfen auf der linken Rheinseite sind im Bau oder geplant, so der der Gewerkschaft Diergardt in Hochemmerich und der der Zeche Friedrich Heinrich in Lintfort. Die Entstehung der Ruhrhäfen ist recht eigentlich auf den Kohlenbergbau im Ruhrgebiet zurückzuführen. Die Gründung des Ruhrorter Hafens erfolgte zwar schon zu Anfang des 18. Jahrhunderts, Bedeutung erlangte er aber erst, als ihm über den durch Schleusenbau regulierten Ruhrstrom die Erzeugnisse der Ruhrzechen zugeführt wurden. 1820—25 wurde die alte Anlage bedeutend erweitert und der erste eigentliche Hafen mit 500 Quadratruten Magazinen hergestellt. Schon in den 1830er Jahren erwies sich die Anlage als zu eng und in den Jahren 1837—42 wurde ein neuer Hafen gebaut. Weitere Häfen folgten 1860—68, 1872—90, 1903—07. Der Duisburger Hafen ist 1833 entstanden, der Hochfelder 1869. Die Duisburger Anlagen wurden 1889—98 ausgebaut und ganz beträchtlich vergrössert. Erfolgte in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts die Kohlenzufuhr nach dem Ruhrorter Hafen ausser auf der Ruhr auch auf den in diesen Jahren angelegten Kunststrassen, die die Verbindung mit den abseits der Ruhr gelegenen Zechen herstellten, wie die Mülheim-Borbecker Aktienstrasse, so erfuhr der Kohlenumschlag einen mächtigen Aufschwung, als von der Mitte des vorigen Jahrhunderts ab auch die Eisenbahnen den Transport von den Zechen zum Hafen übernahmen. Bald hörte dann die Anfuhr auf der Landstrasse auf und auch die Ruhrschiffahrt wurde von der Bahn nach und nach in raschem Tempo überholt, bis sie in den 80er Jahren ganz zum Erliegen kam.

Wenn nun auch an dem Gesamtverkehr in den Ruhrhäfen Waren mannigfacher Art, so in steigendem Masse Erze, Roheisen, verarbeitetes Eisen, Getreide, Holz, Petroleum beteiligt sind, so hat die Kohle ihre überragende Stellung nicht eingebüsst. Der Kohlenumschlag macht weit über 60% des gesamten Güterverkehrs aus. Von den

Privathäfen dient der Hafen der Zeche Rheinpreussen — 1907 ausgebaut, eine eigene Verladestelle bestand schon seit Ende der 70er Jahre — fast ausschliesslich der Kohlenverladung, und auch in den Häfen Schwelgern und Walsum — 1904 und 1905 in Betrieb genommen — und dem Hafen Alsum — 1884 entstanden — ist das Hauptumschlaggut die Kohle. Ueber die Kohlenabfuhr aus diesen Privathäfen unterrichtet die Zahlentafel 30, und aus der Zahlentafel 31 ist der Anteil ersichtlich, den die einzelnen öffentlichen und privaten Ruhrhäfen am Gesamtkohlenversand haben, sowie ferner die Verteilung der Kohlenabfuhr auf die einzelnen Stromstrecken und die verschiedenen Bestimmungsländer. Ob der Kohlenumschlag in den Ruhrhäfen — hier im engeren Sinne den Duisburg-Ruhrorter Häfen — auch weiterhin so riesenhaft wachsen wird, darf als fraglich angesehen werden. Die gewaltige Steigerung des Kohlenverkehrs in ihnen hatte nicht zuletzt darin seinen Grund, dass die weitaus meisten Ruhrzechen keinen Anschluss an eine Wasserstrasse hatten, somit erst einen leistungsfähigen Hafenplatz mit Hilfe der Bahn aufsuchen mussten. Hierin ist jetzt aber eine Aenderung eingetreten, indem mit der Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals eine beträchtliche Anzahl grosser Zechen ihre Erzeugnisse direkt ins Schiff — d. h. auch in Rheinschiffe — verladen oder doch wenigstens unter Aufwendung viel geringerer Unkosten ans Wasser bringen kann, den teuren Eisenbahntransport zum Duisburg-Ruhrorter Umschlagplatz also spart. Es ist demnach sehr wohl möglich, vielmehr wahrscheinlich, dass fernerhin ein Teil der über die Rheinwasserstrasse zum Versand gelangenden Mengen in Zechenhäfen am Rhein-Herne-Kanal verfrachtet wird. Ihre überragende Bedeutung für den Kohlentransport auf dem Rhein kann den Ruhrhäfen der Kanal jedoch keinesfalls nehmen.

Die heute auf dem Rhein für Kohlen ausschliesslich angewandte Transportart ist der Schleppzug, der aus einem Rad- oder Schraubendampfer mit einem Kahn, meist aber mehreren — 2—3, auch 4 und 5 — hölzernen oder, was

mehr und mehr die Regel wird, eisernen Kähnen im Anhang besteht. Dass der Transport so gewaltiger Mengen Kohlen auf dem Rhein leistungsfähiges und genügendes Schiffsmaterial zur Voraussetzung hat, ist selbstverständlich. Die Zahlentafel 32 zeigt, zu welch achtunggebietender Höhe die Rheinflotte im letzten Jahrzehnt angewachsen ist. Hierzu sei noch bemerkt: Von den insgesamt 354566 Pferdestärken der Dampfschiffe entfallen rund 53,3% mit 747 Schiffen auf die deutsche Flagge, 36,8% mit 710 Schiffen auf die niederländische, 9,6% mit 212 Schiffen auf die belgische. Von den insgesamt 4925765 t Tragfähigkeit der Segelschiffe und Schleppkähne entfallen auf

3187	deutsche Schiffe . . .	2243900 t	= 45,5%
5073	niederländische Schiffe	1774914 t	= 36 %
2437	belgische Schiffe . . .	884270 t	= 17,9%.

Von den 1671 Dampfschiffen der Rheinflotte sind 185 Räderboote mit 129109 indizierten P.S. der Maschinen und 1486 Schraubenboote mit 225457 ind. P.S. Was die besondere Verwendung der Dampferflotte anbelangt, so dienen 1163 oder 69,6% dem Schleppdienst, woraus ersichtlich, wie gross der Anteil der Massenverfrachtung, und hier wieder in vorderster Linie die Kohle, am Güterverkehr auf dem Rhein ist. Die grössten Schleppdampfer sind folgende:

„Rob. Müser"	mit	2200	ind. P.S.
„Mathias Stinnes XXII" .	„	1700	„ „
„Hugo Stinnes I u. II" .	„ je	1500	„ „
„T. Schürmann Sne. IV" .	„ „	1500	„ „

Aus der Aufstellung geht hervor, dass immer mehr die Zahl der hölzernen Kähne zurückgeht, die der eisernen um so beträchtlicher zunimmt, anderseits die mittlere Tragfähigkeit der eisernen (533,9 t) die der hölzernen (183,7 t) fast um das dreifache übertrifft. Die Zahl der für den Massentransport bestimmten grossen eisernen Schleppkähne von mehr als 1000 t Tragfähigkeit betrug im Jahre 1912 1300 gegen 890 im Jahre 1906 und 537 im Jahre 1900. Eine Uebersicht der grössten Schleppkähne bietet folgende Zusammenstellung:

Karl Schroers 31 . . . mit 3583 t Tragfähigkeit
Transport I . . . . . „ 2596 t „
Thyssen VI . . . . . „ 2583 t „
„ VII . . . . . „ 2568 t „
„ IV . . . . . „ 2581 t „
„ V . . . . . „ 2581 t „
Richard IV . . . . . „ 2635 t „
T. Schürmann Söhne 24 „ 2530 t „
„ „ „ 23 „ 2430 t „

Wegen der besonderen Bedeutung, die dem Kohlenkontor für den Kohlentransport über die Rheinstrasse zukommt, ist in der Zahlentafel 33 der Besitz der am Kontor beteiligten Firmen an Dampfschiffen und Kähnen zusammengestellt.

Der Hauptvorteil des Schiffsversandes der Kohlen ist, wie gesagt, neben der Möglichkeit der Verfrachtung grosser Mengen auf einmal, die Verbilligung der Transportes. Die Kosten des eigentlichen Kohlentransportes über den Rhein setzen sich aus Kahnfracht und Schlepplohn zusammen. Die Frachten bilden sich auf offenem Markt, und es findet ihre jeweilige Höhe in dem auf amtlicher Feststellung beruhenden, vom Vorstand der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort herausgegebenen Kurszettel Ausdruck. Massgebend ist für die Gestaltung der Frachten in erster Linie das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage. Dieses hinwiederum ist abhängig einmal von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage — in Hochkonjunkturszeiten wächst der Bedarf, sind grössere Mengen zu befördern, geht die Nachfrage nach Schiffraum in die Höhe —, sodann aber auch sehr von natürlichen Verhältnissen — niedriger Wasserstand macht volle Beladung der Schiffe unmöglich, steigert also den Bedarf an Schiffsraum, verstärkt somit ebenfalls die Nachfrage —. Aus diesen Hauptfaktoren, zu denen auch noch Momente von untergeordneter oder vorübergehender Bedeutung treten können, ergibt sich ein heftiges Schwanken der Schiffsfrachten sowohl wie der Schlepplöhne. Die Annahme und die Ausrechnung von Durch-

schnittsfrachten haben daher nur einen problematischen Wert, folglich auch alle Kohlenpreisberechnungen, bei denen die Schiffsfracht einen wesentlichen Faktor bildet. Die Zahlentafel 34 bringt eine Gegenüberstellung der Monatsmittel-Frachten für Kohlen von den Duisburg-Ruhrorter Häfen nach Mannheim, nach den Aufzeichnungen an der Schifferbörse in den Jahren 1908—1912. Diesen in seiner Höhe und Bedeutung sehr stark schwankenden Faktor bei der Preisbildung für Kohlen auf dem süddeutschen Markt zu beseitigen, ihn zu ersetzen durch eine wenigstens für einen längeren Zeitraum konstante Grösse, war in erster Linie der Beweggrund des Zusammenschlusses der am Transport und Handel beteiligten Reederfirmen und Kohlengrosshandlungen zum Kohlenkontor. Dieses gewährt seinen Beteiligten für die Transporte, die sie gemäss Vertrag auszuführen Anspruch haben und verpflichtet sind, bestimmte für längere Zeiträume festgelegte Sätze. Zurzeit gelten folgende Sätze (die für die Jahre vorher giltig gewesenen Sätze sind in Klammern beigefügt):

Nach	Kahnfracht für 10 t	Schlepplohn für 10 t	Zusammen
Mainz-Gustavsburg	M. 12.— (12.50)	M. 7.— (11.50)	M. 19.— (24.—)
Frankfurt-Offenbach	„ 12.50 (14.—)	„ 8.— (11.50)	„ 20.50 (25.50)
Worms, Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen	„ 12.— (13.50)	„ 8.— (11.50)	„ 20.— (25.—)
Karlsruhe	„ 15.— (16.50)	„ 11.— (14.50)	„ 26.— (31.—)
Lauterburg	„ 15.— (16.50)	„ 14.— (17.50)	„ 29.— (34.—)
Kehl-Strassburg	„ 17.— (18.50)	„ 19.— (22.50)	„ 36.— (41.—)

Da der weitaus grösste Teil der zum Oberrhein gelangenden Kohlenmengen für Rechnung des Kontors verfrachtet wird, dieses aber, wenn überhaupt, so doch nur für relativ kleine Mengen an den offenen Frachtenmarkt heranzutreten braucht, die Notwendigkeit hierzu im allgemeinen aber gerade dann vorhanden sein wird, wenn

die Nachfrage nach Schiffsraum gross ist, die Frachten also auf offenem Markt in die Höhe gehen, hat die Berechnung von Einstandspreisen für Kohlen am Oberrhein an Hand der offiziellen Frachtnotierungen also so gut wie keine Bedeutung. Hierzu kommt noch, dass auch die fiskalischen Ruhrkohlen zu bestimmten Sätzen über die Rheinstrasse transportiert werden infolge des Abkommens des preussischen Fiskus mit der Rhein- und See-Schiffahrtsgesellschaft. Nahe Beziehungen bestehen aber auch zwischen der grössten Aussenseiterfirma M. Stromeyer und der Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft, vorm. Fendel. Auch der Transport der Braunkohlenbrikets erfolgt auf Grund langfristiger Transportverträge.

Welchen Anteil die Kohle am Gesamtverkehr auf dem Rhein hat, zeigen folgende Zahlen: Die Zufuhr in Schiffen und Flössen in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen von Strassburg abwärts bis Wesel betrug im Jahre 1912 rund 33½ Millionen t. Die Zufuhr an Steinkohlen, Steinkohlenbrikets, Koks, Braunkohlenbrikets stellte sich auf nahezu 8 Millionen t. Die Abfuhr in Schiffen und Flössen in den deutschen Rheinhäfen betrug im gleichen Jahre stark 26 Millionen t, wovon die Kohlen nahezu 20 Millionen t ausmachten.

Die zum Oberrhein gelangenden mit Kohlen beladenen Kähne sind hinsichtlich ihrer nächsten Bestimmung in 2 Hauptgruppen zu unterscheiden: erstens die Schiffe, die den Bestellern direkt zugeführt werden, und zweitens diejenigen, deren Bestimmungsort ein Umschlagplatz ist. Letzere sind stark in der Mehrzahl, wie die dem Jahresbericht des Kohlenkontors für 1912 entnommene Aufstellung auf Seite 77 zeigt.

Die direkten Empfänger sind teils Selbstverbraucher, teils Händler. Es liegt in der Natur der Sache, dass nur solche Verbraucher die benötigten Brennstoffe mit Schiff beziehen können, die schon einen ansehnlichen Jahresbedarf haben. Denn eine solche Bezugsart setzt einerseits voraus, dass beträchtliche Mengen auf einmal bezogen

1. Versandte Ladungen an direkte Empfänger nach oberrheinischen Stationen:

1910/11	1911/12	1912/13
2 Kähne bis 250 t	5 Kähne bis 250 t	5 Kähne bis 250 t
218 „ „ 500 t	377 „ „ 500 t	296 „ „ 500 t
1086 „ „ 1000 t	1685 „ „ 1000 t	1337 „ „ 1000 t
469 „ über 1000 t	398 „ über 1000 t	704 „ über 1000 t
1775 Kähne.	2465 Kähne.	2342 Kähne.

2. Versandte Ladungen nach den oberrheinischen Lagern:

1910/11	1911/12	1912/13
4 Kähne bis 250 t	16 Kähne bis 250 t	14 Kähne bis 250 t
375 „ „ 500 t	682 „ „ 500 t	329 „ „ 500 t
1943 „ „ 1000 t	2831 „ „ 1000 t	1967 „ „ 1000 t
1879 „ über 1000 t	1184 „ über 1000 t	2115 „ über 1000 t
4201 Kähne.	4713 Kähne.	4425 Kähne.

werden, anderseits bringt sie so erhebliche Unkosten (Einrichtung von meist teuren Lagerplätzen, Umschlagvorrichtungen usw.) mit sich, dass nur bei grossen Verbrauchsmengen der direkte Schiffsbezug sich billiger stellen kann als der Bezug von den allgemeinen Umschlagplätzen. Diese kommen daher für die Versorgung der süddeutschen Verbrauchstellen — zumal da von diesen ja auch nur wenige direkt an den Wasserstrassen liegen — in erster Linie in Betracht. Verhältnismässig recht klein sind die Mengen, die aus Rheinschiffen übergeschlagen werden in kleinere Kähne (so für den Neckar und die Kanäle in Elsass-Lothringen). Wie sich die durch das Kohlenkontor abgesetzten Erzeugnisse auf die einzelnen Bezugsarten (direkter Versand ab Zeche mit der Eisenbahn, Schiffslieferung, Bezug auf gebrochenem Wege) verteilt, zeigt die ebenfalls dem Jahresbericht des Kohlenkontors entnommene Aufstellung 35 in der Anlage. Die Zahlen stellen den Gesamtabsatz des Kontors dar, umfassen also auch die Lieferungen in das

Ausland (vornehmlich Schweiz). Das Bild für Süddeutschland wird sich aber nach Abzug der Auslandsmengen nur unwesentlich ändern.

Geschieht also die Versorgung Süddeutschlands mit Ruhrkohlen zum überwiegenden Teil nicht auf unmittelbaren Wege von der Grube bis zum Verbraucher — sei es nun mit der Bahn oder mit Schiff —, müssen vielmehr die Kohlen zumeist vom Eisenbahnwagen ins Schiff, aus dem Schiff wieder in den Waggon verladen werden, ehe sie die letzte Fahrt zum Konsumenten antreten, so sind natürlich von besonderer Wichtigkeit bei diesem sogen. gebrochenen Frachtverkehr die Plätze, an denen der Umschlag erfolgt. Sie haben eine um so grössere Bedeutung, als sie einen beträchtlichen Teil der ihnen über die Rheinwasserstrasse zugeführten Kohlenmengen aufzunehmen und aufzustapeln bestimmt sind. Bekanntlich ist die Binnenschiffahrt sehr von den Wasserstandsverhältnissen abhängig, und zu den wichtigsten Voraussetzungen einer gedeihlichen Wasserwirtschaft gehört die möglichst dauernde Erhaltung eines wirtschaftlich vorteilhaften Mittelwassers. Sind nun auch in dieser Hinsicht die Verhältnisse auf dem Rhein, dem grosse Gletschergebiete in den Alpen in den Sommermonaten ihre Schmelzwässer zuführen, im grossen ganzen günstig, günstiger z. B. als auf der Elbe, in deren Stromgebiet das Hochgebirge fehlt, gehört auch auf dem Rhein, im Gegensatz wieder zur Elbe, die gänzliche Einstellung der Schiffahrt wegen Wassermangels glücklicherweise zu den Seltenheiten, so muss die Rheinschiffahrt doch sehr mit dem nach Jahreszeit und Wetterlage schwankenden Wasserstand rechnen. Wenn auch in Hochwasser, Eisgang, Nebel weitere Feinde der Schiffahrt zu erblicken sind, so stellt ihr grösstes Hemmnis doch das Kleinwasser dar, da es sich bei den erstgenannten meist um weniger lang anhaltende, sondern rascher vorübergehende Erscheinungen handelt. Bei dem Wassertransport von Massengütern, also in vorderster Linie der Kohlen, kommt es aber sehr darauf an, Schiffsraum und Schleppkraft aus-

zunutzen, bedeutet es eine mehr oder minder grosse Beeinträchtigung des wirtschaftlichen Ergebnisses, wenn die vorhandenen Transportmöglichkeiten nur unvollkommen benutzt werden können. Man wird also bestrebt sein, bei günstigem, die volle Abladung der Schiffe gestattendem Wasserstand rasch nacheinander so viel Kohlen wie nur irgend möglich den Rhein hinauf zu bringen. Diese grossen Mengen dann auch sämtlich sofort an die Verbraucher weiterzuleiten, ist jedoch nicht angängig, da diese aus naheliegenden Gründen zumeist vorziehen, ihre Kohlenbezüge nach dem jeweiligen Bedarf zu bemessen oder in regelmässigen Zeiträumen zu beziehen, und grössere Vorräte nicht gern halten. Ein technisches Hindernis läge aber auch in der zu dieser Zeit guten Wasserstandes dann nötig werdenden übermässig starken Inanspruchnahme der Bahn, deren Leistungsfähigkeit umgekehrt bei geringen Schiffszufuhren nicht genügend ausgenutzt würde. Auch sind die über das ganze Gebiet verteilt wohnenden Händler, die die Aufgabe haben, den kleineren und kleinsten Konsumenten die notwendigen Brennstoffe zuzuführen, im allgemeinen nicht in der Lage, grosse Mengen aufzuspeichern. Es ergibt sich also schon aus diesen Momenten die Notwendigkeit, von den Kohlenmengen, die man bei günstigem Wasserstand mit Schiff zum Oberrhein verfrachtet hat, einen je nach den augenblicklichen Verhältnissen mehr oder weniger grossen Teil auf Lager zu nehmen. Zweifellos ist es aber auch allgemein wirtschaftlich betrachtet vorteilhafter, nur an einigen wenigen, in der Nähe der Verbraucher gelegenen Plätzen grosse Vorräte aufzustapeln, als dass jeder einzelne Konsument für sich die Auflagerung vornimmt.

Hand in Hand mit der Entwicklung des Kohlentransportes über die Rheinstrasse gehen also die Entstehung und der Ausbau der Umschlagplätze, von denen am Oberrhein als der älteste und — auch heute noch — bedeutendste Mannheim zu gelten hat, das bis in die jüngste Zeit hinein den natürlichen Endpunkt der Großschiffahrt auf dem Rheine

darstellte. Mannheim wählten denn auch die die Ruhrkohlen vertreibenden Händler und Schiffer von der Ruhr und vom Niederrhein, um sich am Oberrhein festzusetzen und von hier aus, unterstützt durch das ausgedehnte Bahnnetz, das die badische Bahn von dieser bedeutendsten Handelsstadt Süddeutschlands aus anlegte, ihre Kohlen entfernteren Gegenden zuzuführen. Mannheim wurde so nach und nach wie für viele andere Güter so besonders auch für Kohlen der Hauptstapel- und Umschlagplatz für das südliche Deutschland. Betrug der Gesamtkohlenverkehr Mannheims — Empfang und Versand zusammengerechnet — 1875 nahezu 540000 t, so wuchs er bis 1885 auf nahezu 1,1 Millionen t an, bis 1895 auf fast 2,4 Millionen t und bis 1900 auf 4,4 Millionen t. Nach und nach haben auch andere Hafenplätze den Kohlenumschlag und Kohlenversand übernommen, so zunächst Ludwigshafen, für das ja die gleichen natürlichen Bezugsverhältnisse bestehen wie für Mannheim, sodann aber auf badischer Seite Karlsruhe und Kehl, auf elsässischer Lauterburg und Strassburg, die ihr Entstehen und Aufblühen den unter Aufwendung grosser Mittel seitens der beteiligten Uferstaaten erheblich verbesserten Stromverhältnissen zu verdanken haben. Schliesslich ist noch Rheinau bei Mannheim zu nennen, dessen Kohlenverkehr ganz besonders stark gestiegen ist. Die Zahlentafel 41, die den Empfang der oberrheinischen Hafenplätze an Steinkohlen und Steinkohlenbrikets, Koks und Braunkohlenbrikets anzeigt, lässt die rasche Aufwärtsentwicklung der oberhalb Mannheim gelegenen Hafenplätze, so vornehmlich Karlsruhes und Strassburgs, erkennen. Die wachsende Bedeutung dieser Häfen als Kohlenumschlagsplätze ergibt sich aus den Zahlentafeln 36, 37, 38, in denen der Versand aus Verkehrsbezirk 30 (Elsass), also aus Lauterburg und Strassburg vornehmlich, aus Verkehrsbezirk 33 (Baden ohne Mannheim und Rheinau — also hauptsächlich Karlsruhe und Kehl —) und aus Verkehrsbezirk 34 (Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen) in den Jahren 1909—1912 wiedergegeben

ist. Zweifellos ist das Anwachsen des Umschlagverkehrs in diesen Häfen zum grossen Teil auf Kosten Mannheims geschehen. Es ist aber nicht zu erwarten, dass weiterhin der Kohlenverkehr Mannheims stark abnehmen wird — bislang ist er ja eigentlich auch nicht so sehr absolut als relativ zurückgegangen — und Karlsruhe und Strassburg — letzterem beginnt in letzter Zeit das badische Kehl Konkurrenz zu machen — noch mehr von dem Kohlenumschlag an sich reissen werden. Abgesehen davon, dass Mannheim später wieder eine Ueberlegenheit gegen sie erhalten wird, sobald — was ja freilich noch in einiger Ferne liegt — das Projekt der Vertiefung der Fahrrinne des Rheins bis Mannheim um $^1/_2$ m zur Ausführung gelangt ist, wird der Kohlenbedarf der Gegenden, für die eine Lieferung von den oberen Rheinumschlagplätzen vornehmlich in Frage kommt, kaum sehr stark wachsen, zweifellos sogar noch zurückgehen, wenn die in Verbindung mit dem Ausbau des Oberrheins von Strassburg bis Basel und weiter zum Bodensee geplanten Wasserkraftwerke einen Teil der von der Industrie benötigten Kraft liefern werden. Immerhin — und das gilt wohl mehr für andere Güter als für Kohlen — muss Mannheim, das einst Mainz seine Vorherrschaft auf dem Rhein entriss, damit rechnen müssen, dass ihm seine oberrheinischen Nebenbuhler einen beträchtlichen Teil seiner bisherigen Aufgaben abnehmen. Mannheim wird Ersatz suchen müssen und hat ihn auch schon gefunden in seinem Ausbau zur Industriestadt, wofür ja in besonderer Weise die Vorbedingungen gegeben sind.

Kommen nun auch für die Versorgung der süddeutschen Staaten Baden und Elsass, Württemberg und Bayern mit Ruhrkohlen in erster Linie die vorhin aufgeführten Rheinhäfen in Betracht — im Elsass spielen noch eine besondere Rolle die Kanalumschlagplätze Colmar, Mülhausen und Hüningen —, so zeigt die Zahlentafel 6, dass auch aus Hessen, sowohl dem Grossherzogtum Hessen wie der Provinz Hessen-Nassau, in beträchtlichem Umfange Kohlen

zum Versand gelangen, bei denen es sich ja ebenfalls nur um Umschlagsmengen handeln kann. Worms, Mainz, Gustavsburg, Frankfurt und Offenbach, das sind hier die Plätze, an denen ein lebhafter Umschlagverkehr in Brennstoffen vor sich geht. Die geographische Lage dieser Häfen bestimmt sie zwar vornehmlich zur Versorgung der hessischen Lande selbst, doch auch für das nördliche Bayern liegen sie frachtlich nicht ungünstig. Gleichwohl würde der Versand aus diesem Bezirk nach Bayern nicht die Höhe erreichen, die er tatsächlich einnimmt, wenn nicht die bayerische Bahn einen grossen Teil ihres Bedarfes an Ruhrkohlen über Gustavsburg bezöge, wie schon oben erwähnt, lediglich deshalb, weil dieser Rheinhafenplatz von dem bayerischen Staatsbahnnetz am wenigsten weit entfernt liegt, die Bahn aber ihre Dienstkohlen möglichst auf eigenen Strecken befördern will. Der Umschlagverkehr in Aschaffenburg ist nur ganz unbedeutend — die Kohlenmengen, die über Offenbach hinaus den Main hinaufgehen können, sind, wie oben schon bemerkt, nur gering —, ihm wird aber noch eine grosse Rolle zufallen, wenn einmal die Mainkanalisation bis Aschaffenburg durchgeführt und ein Großschiffahrtsweg bis hierher geschaffen ist.

Grosse Umschlag- und Lagerplätze bedingen einmal die Bereitstellung eines umfangreichen Lagerraums, sodann aber zweckmässige Einrichtungen für das Löschen der Schiffe, das Verladen der Kohlen auf Eisenbahnwagen, das Verwiegen und Separieren, das Befördern und Stapeln auf das Lager, das Abziehen vom Lager usw. Alle diese Arbeiten geschehen in modernen Anlagen mit Hülfe mechanischer Einrichtungen unter möglichster Ausschaltung menschlicher Arbeitskraft. Hierzu gehören Hochbahnen mit Aufzügen oder bei neueren Anlagen Verladebrücken, ferner fahrbare oder feststehende, mit Selbstgreifern ausgerüstete Krane, sodann Siebwerke (zum Nachsieben der Kohlen), hier und da auch Brechwerke (zum Brechen von Stückkohlen und grosstückigem Koks), Waggonzugmaschinen, Waggonversetzmaschinen, Waggon- und Fuhr-

werkswaagen. Bei der überragenden Bedeutung des Kohlenkontors für die süddeutsche Kohlenversorgung dürfte eine Uebersicht — Zahlentafel 39 — über die dieser Organisation für den oberrheinischen Umschlagverkehr zu Gebote stehenden Lagerplätze und Einrichtungen von Interesse sein. Es stehen dem Kontor darnach Lagerplätze mit einem Flächeninhalt von zusammen rund 1 222 000 qm zur Verfügung, die eine Lagerung von etwa 4 Millionen t gestatten. Naturgemäss hat auch die in den letzten Jahren stark gewachsene Konkurrenz des Kontors Lager- und Umschlagplätze einrichten müssen, erwähnt sei hier nur der Erwerb des preussischen Fiskus von umfangreichem Lagerraum in Rheinau und jüngst auch in Kehl.

Die grossen Vorteile der Umschlagplätze zeigen sich in mehrfacher Hinsicht. Haben sie — ganz abgesehen natürlich von ihrer ersten und vornehmlichsten Funktion, eben den Umschlag aus dem Schiff auf die Eisenbahn zu besorgen —, wie schon erwähnt, zunächst die Bestimmung, alle die Mengen aufzunehmen, die nicht sofort nach Ankunft der Schiffe weitergesandt werden können, so liegt hierin auch ihre weitere grosse Bedeutung, nämlich als Vorratsplätze zu dienen, aus den aufgespeicherten Mengen die Verbraucher zu versorgen in Zeiten schwacher Schiffszufuhren oder gar gänzlicher Schiffahrtseinstellung. Direkte Lieferungen ab Zeche können dann nicht vollgültigen Ersatz bieten, da sie sich — oft recht wesentlich — teurer stellen als der Bezug auf gebrochenem Wege, der Verbraucher aber eben nur unter Berücksichtigung des billigen Wassertransportes sich zum Kauf entschlossen hatte. Es müssen also ausreichende Mengen auf Lager gelegt werden, damit die regelmässige Versorgung der Industrieverbraucher sowohl wie der Hausbrandkohlen-Konsumenten sichergestellt ist. Der Brennstoffbedarf für das Haus spielt hierbei eine umso grössere Rolle, als die Nachfrage gerade dann am stärksten ist, wenn die Schiffahrt am häufigsten Störungen erfährt. Eine ganz besondere Bedeutung erlangen die Vorräte in Zeiten der Not, so bei Bergarbeiter-

ausständen, wenn die Lieferungen der Zechen stark eingeschränkt werden oder gar völlig aufhören müssen. Dann schützen die angesammelten Vorräte die Verbraucher vor Verlegenheiten und Schaden, der Fabrikant braucht nicht aus Mangel an Kohlen seinen Betrieb einzustellen, und auch der Bedarf an Hausbrandkohlen kann weiter gedeckt werden. Zweimal im letzten Jahrzehnt hat das Kohlenkontor bei solchen Gelegenheiten eine Probe seiner Leistungsfähigkeit ablegen können, bei den Streiks der Ruhrbergleute im Jahre 1912 und mehr noch 1905, als es den Verbrauchern seine gewaltigen Vorräte — seinen regelmässigen Abnehmern übrigens ohne Preiserhöhungen — zur Verfügung stellte und die Versorgung der Konsumenten so durchzuführen vermochte, dass in Süddeutschland den Kohlenverbrauchern der Ernst der Lage an der Ruhr gar nicht einmal recht zum Bewusstsein kam.

Ermöglichen also die Umschlagplätze dem Kohlenverbraucher einen billigeren Bezug der benötigten Brennstoffe und geben sie ihm ferner die Gewähr, sich dieser vorteilhafteren Bezugsart im allgemeinen auch regelmässig zu bedienen, so sind mit der Entnahme der Kohlen aus den Umschlaghäfen auch noch manche andere, an Bedeutung hinter jenen freilich zurücktretende Vorzüge verbunden. Bei der geringeren Entfernung der Verbrauchstelle vom Umschlagplatz als von der Zeche, können die bestellten Mengen rascher in den Besitz der Verbraucher gelangen, was unter Umständen, so z. B. bei plötzlich, unerwartet eintretendem Mehrbedarf, von grossem Wert sein kann. Ein Vorteil des Bezuges über den Umschlagplatz liegt für industrielle Verbraucher ferner darin, dass durch geeignete Mischungen verschiedener Sorten eine gewünschte, im Betriebe am vorteilhaftesten zu verwendende Qualität gewonnen werden kann.

Für den Bergbau, für den die Möglichkeit der Verfrachtung der Kohlen auf dem Wasserwege vor allem eine Erweiterung seines natürlichen Absatzgebietes darstellt, hat es im Interesse eines regelmässigen Fortganges des Be-

triebes ferner auch sehr viel zu bedeuten, wenn ihm auch über den augenblicklichen Bedarf hinaus geförderte Mengen abgenommen werden können, er des wenig wirtschaftlichen Verfahrens der Aufstapelung solcher Mengen auf den Zechen enthoben wird. Die Umschlag- und Lagerplätze helfen so, einen Ausgleich zu schaffen zwischen Produktion und Konsumtion. Ein allgemein wirtschaftlicher Vorzug der gebrochenen Kohlenlieferung dürfte schliesslich noch darin liegen, dass das Wagenmaterial der Eisenbahnen weit besser ausgenutzt wird. Die langen Reisen von den Zechen bis zum Verbrauchsort, womit zumeist der unwirtschaftliche Rücklauf leerer Wagen verbunden ist, fallen weg, werden ersetzt durch kurze Transporte von der Zeche zum Verladehafen, vom Umschlagplatz zur Verbrauchstelle.

Freilich, wo Licht ist, da ist auch Schatten, und die Schattenseiten des Wassertransportes der Kohlen, sie dürfen nicht ausser acht gelassen werden, will man die Höhe des wirtschaftlichen Nutzens, den er zweifellos mit sich bringt, richtig ermessen. Auf die Wertverminderung, die die Kohle bei der Beförderung auf dem Wasserwege durch Zerbröckeln infolge des mehrfachen Umladens erfährt, wurde oben schon hingewiesen. Der grösste Teil der mit dem Schiff zum Umschlagplatz beförderten Nusskohlen muss vor dem Weiterversand mit der Bahn nachgesiebt werden, was an sich schon Kosten verursacht. Vor allem hat aber der anfallende Gries längst nicht den Wert wie die Stückkohle. Nur für bestimmte Zwecke oder unter bestimmten Voraussetzungen verwendbar muss er zu wesentlich niedrigeren Preisen abgegeben werden. Wie hoch die Kosten für das Nachsieben und wie gross die Wertverminderung durch die Griesbildung zu veranschlagen sind, wird später noch zu sagen sein. Sie kommen natürlich letzten Endes in dem Preise für die nachgesiebte Kohle zum Ausdruck, bilden somit einen wesentlichen Faktor bei der Frage der Rentabilität der Beförderung der Kohlen auf dem Wasserwege. Der Aussiebgries spielt erklärlicherweise im oberrheinischen Kohlenhandel eine besondere, nicht unbedeutende Rolle.

Handelt es sich bei dem Vorgesagten um einen mit dem eigentlichen Umschlagbetrieb zusammenhängenden Nachteil, so sei nun auch noch der Wertverminderung gedacht, die die Kohle bei längerer Lagerung an der Luft erleidet. Sind dort mechanische Einwirkungen auf die Kohlen die Ursachen ihrer Wertherabsetzung, so ist diese hier auf chemische Veränderungen der Kohle zurückzuführen, deren Hauptgrund in der Neigung der Kohle liegt, aus der atmosphärischen Luft Sauerstoff aufzunehmen. Dieser als Verwitterung zu bezeichnende Vorgang hat eine Abnahme des Heizwertes, eine Verminderung der Gasausbeute und schliesslich auch eine Herabsetzung der Backfähigkeit zur Folge. Mit der Oxydation der Kohle ist nun auch eine Wärmeentwicklung verbunden, die unter Umständen sich derart steigern kann, dass sie zu einer Selbstentzündung der Kohlen führt. Lagerbrände, entstanden durch Selbstentzündung der Kohlen, sind, wenn auch nicht häufig, so aber auch nicht selten. Koks und Anthrazit sind der Gefahr der Selbstentzündung so gut wie garnicht ausgesetzt — wie auch ihr Heizwert bei der Lagerung an der Luft wenig oder garnichts einbüsst —, wohl aber Gas-, Flamm- und Fettkohlen, vor allem auch Braunkohlenbrikets. Die vielfach empfohlene Aufbewahrung der Kohlen unter Wasser oder die Lagerung unter sauerstoffarmen Gasen vermögen zwar die Verwitterung der Kohlen zu verhindern, doch dürfen — eingehende fachmännische Untersuchungen haben dies dargetan — gegen diese Aufbewahrungsarten die hohen Kosten sprechen, die zu der tatsächlichen Wertverminderung der Kohlen beim Lagern an der Luft in keinem Verhältnis stehen. Immerhin ist diese Wertverminderung vorhanden, wenn auch längst nicht in dem Masse und auch nicht so ohne weiteres festzustellen wie die Wertverminderung infolge des Griesverlustes. Schutz gegen Verwitterung bietet auch schon eine Ueberdachung der Vorräte — bei Braunkohlenbrikets fast durchweg angewandt —, doch ist auch dies schon mit beträchtlichen Kosten verknüpft, sodass man im allgemeinen davon absieht.

Der wirtschaftliche Wert der Umschlagplätze erleidet nun eine erhebliche Einbusse durch die grossen Kosten, die mit dem Umschlagverkehr verbunden sind. Hohe Lagerplatzmieten, die Verzinsung und Tilgung der kostspieligen Verladeeinrichtungen, Arbeitslöhne, sonstige Verwaltungsspesen, Zinsen für die Lagermengen, dies alles erfordert bedeutende Summen und nimmt von der Frachtersparnis durch den Wassertransport einen guten Teil wieder auf. Bei der Gestaltung der oberrheinischen Preise müssen diese Unkosten daher sehr mitsprechen.

Eine besondere Bedeutung kommt bei den Lieferungen von den oberrheinischen Lagerplätzen den Steinkohlenbrikets zu. Die Entstehung der Briketfabriken am Oberrhein hängt mit dem ganzen Schifftransport von Ruhrkohlen nach dem Oberrhein zusammen. Die Briketfabriken sollen die überschüssigen Mengen Feinkohlen aufnehmen und sie zu Brikets verarbeiten, was unter Zusatz von Steinkohlenteerpech geschieht. Die Brikets bilden, soweit sie nicht direkt von der Fabrik aus zum Versand gelangen, einen wertvollen Bestandteil der Lagervorräte. Gegen Verwitterung geschützt durch den Pechzusatz erleiden sie weit weniger Verlust an Heizwert und sind auch der Gefahr der Selbstentzündung so gut wie gar nicht ausgesetzt. Das macht sie für lange Lagerungen besonders geeignet, zumal da sie sich leicht aufstapeln und die Bestände gut kontrollieren lassen. Diese Briket-Lagermengen am Oberrhein stellen eiserne Bestände dar, die in Zeiten aussergewöhnlich starker und in anderen Sorten nicht zu befriedigender Nachfrage, besonders auch in Zeiten der Not, gute Dienste leisten können und schon oft geleistet haben. Die Entwicklung der oberrheinischen Briketfabriken, zu deren regelmässigen Abnehmern neben vielen industriellen Betrieben vornehmlich Eisenbahnen — so vor allem auch die schweizerischen Bahnen — gehören, zeigt die Zahlentafel 40. Ein besonderer Vorteil der oberrheinischen Brikettfabriken liegt nun noch darin, dass sie im Gegensatz zu den Zechen bald mehr diese, bald mehr jene Feinkohle — z. B. Fett-

oder Magerkohle — für die Briketfabrikation verwenden, also durch geeignete Mischungen ein den besonderen Wünschen der Abnehmer entsprechendes Briket herstellen können.

So hat also auch heute noch der Rhein als Zufuhrstrasse für Süddeutschlands Kohlenversorgung eine überragende Bedeutung. Musste freilich die Tarifpolitik der preussischen Bahn, nämlich die Einführung des Rohstofftarifes für den Versand von Kohlen und Koks ab Zeche, die Ende der 1890er Jahre erfolgte, den Aktionsradius des oberrheinischen Umschlagverkehrs arg einschränken — dies trotz der Gegenmassregel der badischen und württembergischen Bahnen durch entsprechende Frachtherabsetzungen von den Umschlagplätzen —, so hat die Kohlenverfrachtung über die Rheinstrasse gleichwohl von Jahr zu Jahr und in starkem Masse zugenommen. War es ehemals nur der Ruhrbergbau, der sich der Rheinwasserstrasse für den Absatz seiner Erzeugnisse bediente, so haben in jüngster Zeit auch die Produkte anderer Bergbaureviere mit Hilfe des Rheins in Süddeutschland eindringen können. Dies gilt vornehmlich von englischen Kohlen, die, wie oben gezeigt, seit Anfang dieses Jahrhunderts Jahr für Jahr, wenn auch in stark schwankendem Umfange zum Oberrhein gelangt sind. Freilich ist es nicht nur zu hoffen, sondern auch anzunehmen, dass diese für Deutschlands Volkswirtschaft unerfreuliche Erscheinung nur eine vorübergehende Erscheinung bedeutet.

Die Zahlentafel 29 zeigt, dass nicht nur von den Rhein-Ruhr-Häfen aus Steinkohlen nach dem Oberrhein verfrachtet werden, sondern auch noch von Krefeld, Düsseldorf und Neuss. Ist die Abfuhr aus den beiden erstgenannten Plätzen auch ganz unbedeutend, so werden von Neuss aus in stetig steigendem Umfange Kohlen — es handelt sich hier vornehmlich um holländische Erzeugnisse — rheinaufwärts verschifft, und die Abfuhr erreicht schon eine ganz ansehnliche Höhe. Allerdings ist sie im Vergleich zu den gewaltigen Mengen, die der Ruhrbezirk

nach Süddeutschland über die Rheinstrasse bringt, so gering, dass es die tatsächlichen Verhältnisse nicht entstellen heisst, wenn man, wie es ja auch in vorliegender Abhandlung geschehen, bei der Betrachtung des oberrheinischen Umschlagverkehrs die von Neuss zugeführten Mengen als Ruhrkohlen behandelt, natürlich, wie gesagt, nur notgedrungen, weil eben eine Unterscheidung der Kohlen nach der Herkunft bei der Abfuhr von den Umschlagplätzen nach den amtlichen Statistiken nicht möglich ist.

Viel grössere Beachtung gebührt der vom Kölner Braunkohlenbriket-Verkaufsverein ins Leben gerufenen Verfrachtung der Braunkohlenbrikets über die Rheinwasserstrasse, dies um so mehr, als das Braunkohlen-Syndikat gerade durch diese Massregel seinen Absatz in Süddeutschland so erheblich zu steigern vermocht hat. Lässt der verhältnismässig sehr geringe Verkehr in Braunkohlenbrikets auf den ostdeutschen Wasserstrassen darauf schliessen, dass man das Braunkohlenbriket für die Beförderung auf dem Wasser nicht für sehr geeignet hält, offenbar wegen seiner Neigung zum Zerbrechen beim Schütten in den Kahn, so beweisen der rasch zunehmende Wassertransport der rheinischen Braunkohlenbrikets und die wachsende Beliebtheit auch dieser Schiffsbrikets bei den süddeutschen Verbrauchern, dass wenigstens das rheinische Braunkohlenbriket den Versand mit Schiff und den Umschlag gut aushält. Bei der doppelten Umladung ab Werk bis zum Verbraucher rechnet man nur mit etwa 8 % Bruch, der — natürlich zu herabgesetzten Preisen — vielfach am Umschlagplatze selbst bei der Industrie Absatz findet. Die Schiffsverladung erfolgt nahezu ausschliesslich auf der Werft Wesseling, der Umschlag in Köln — auch vorher nur unbeträchtlich — ist heute fast ganz ausgeschaltet. Der Schiffsversand der rheinischen Braunkohlenbrikets rheinaufwärts — die Verladungen stromabwärts spielen gegenüber dem Versand zu Berg keine Rolle — hat grösseren Umfang seit 1905 erreicht und betrug 1906 rund 106000 t, 1907 rund 177000 t. In den

Jahren 1911 und 1912 wurden in Wesseling zu Berg verfrachtet 325 000 t und 438 000 t. Wie sich die Mengen auf die oberrheinischen Hafenplätze verteilen, ist aus der Zahlentafel 41 ersichtlich. In den Main gelangten in den Jahren 1907—1912 39000, 39 500, 19000, 400, 2700, 27800 t. Dem erheblichen Umschlagverkehr am Oberrhein entsprechen natürlich auch hinreichend grosse Lagerplätze, von denen der bedeutendste der dem Briketverkaufsverein gehörende Platz in Rheinau ist, der rund 55000 qm Flächeninhalt hat, wovon rund 25 000 qm überdacht sind.

Gegen den Kohlenverkehr auf dem Rhein muss die Verfrachtung von Saarkohlen auf dem Wasserwege nach Elsass-Lothringen, die auf dem Rhein-Marne- und dem Rhein-Rhone-Kanal erfolgt — die Zahlentafel 15 gibt Auskunft über den Umfang, den sie in den letzten Jahren hatte —, ganz verschwinden. Die sonstigen Wassertransporte von Kohlen in Süddeutschland nehmen aber wieder ihren Ausgang von den Rheinverfrachtungen, so die ja auch nur unerheblichen Sendungen auf dem Main nach Aschaffenburg und Würzburg und auf dem Neckar nach Heilbronn, welch letztere sich 1912 auf 22800 t stellten. Mehr Bedeutung kommt schon dem Kohlenverkehr auf den Kanälen im Elsass zu, der wohl ausschliesslich aus mit Rheinschiff nach Strassburg gebrachten Ruhrkohlen besteht. In den Jahren 1910, 1911 und 1912 betrug dieser innere Kohlentransport auf dem Wasserwege 211 300, 207 900 und 247 500 t. Auch belgische Kohlen und französischer Koks gelangen auf den Kanälen nach Elsass-Lothringen. Ueber den Umfang dieser Einfuhr in den letzten Jahren unterrichtet die Zahlentafel 22.

Die ohne Zweifel grossen wirtschaftlichen Vorzüge leistungsfähiger Wasserstrassen müssen bei den süddeutschen Staaten, die über dieses Verkehrsmittel nicht verfügen, das sind also Württemberg und das rechtsrheinische Bayern vornehmlich — auch das Saargebiet und Lothringen versprechen sich grosse Vorteile von einer Kanalisierung

der Mosel —, den Wunsch rege werden lassen, an grössere Wasserwege angeschlossen zu werden. Und hier ist es nun gerade wieder die dadurch gegebene Möglichkeit, den wichtigsten Hilfstoff der Industrie, die Kohle, billiger zu erhalten, was den betreffenden Staaten den Ausbau genügend grosser Wasserstrassen als erstrebenswert erscheinen lässt. Die vielen Rentabilitätsberechnungen, die darüber aufgestellt worden sind, sie beziehen sich fast alle in erster Linie auf den Kohlentransport. Das Schiffahrtsabgabengesetz vom Jahre 1911, das zugleich ein Programm bestimmter Wasserstrassen-Ausbauten aufstellt, die erst ausgeführt sein müssen, ehe Abgaben erhoben werden, wird die Wünsche der betreffenden Staaten — wenn auch nur teilweise — in Erfüllung gehen lassen. Die Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg bis Offenbach und des Neckars von Heilbronn bis zur Mündung wird für Bayern und Württemberg den Bezug der Ruhrkohlen günstiger gestalten, wiewohl die Vorteile nicht überschätzt werden dürfen, denn der Aktionsradius der zukünftigen Kohlenumschlagplätze Aschaffenburg und Heilbronn kann nicht sehr gross sein. Auf die Belastung, die der Kohlentransport auf dem Rhein durch die künftigen Schiffahrtsabgaben, deren Erhebung freilich ja noch in weiter Ferne liegt, erfährt, sei bei dieser Gelegenheit hingewiesen. Ob sie durch die beabsichtigten Verbesserungen des Fahrwassers im Rheinstrom — an denen, nebenbei bemerkt, der Ruhrkohlentransport weniger Interesse hat als die rheinische Braunkohlenindustrie — wettgemacht werden, ist mehr als fraglich, wobei an das grundsätzlich Bedenkliche und das Gefährliche der Wiedereinführung von Abgaben auf dem freien Rhein nicht einmal gedacht werden soll.

Fällt nun auch der Rheinwasserstrasse ein grosser Teil der Vermittlung der Kohlenversorgung Süddeutschlands zu, so ist im ganzen betrachtet der Anteil der Eisenbahn doch noch grösser. Von den vielen an der Brennstoffversorgung Süddeutschlands beteiligten Bergbaurevieren ist es ja eigentlich nur die Ruhr, die grosse Mengen auf

der Wasserstrasse heranführt, die Lieferungen der anderen Kohlengewinnungsstätten erfolgen dagegen fast ganz auf dem Schienenwege. Ja selbst aus dem Ruhrgebiet gelangen ganz beträchtliche Mengen auf der Eisenbahn nach Süddeutschland. Hier sind es einmal Lieferungen nach Plätzen, für die ein Bezug von dem nächsten Rheinhafen schon nicht mehr lohnend ist, sodann wird aber vielfach trotz billigerem Bezug ab Umschlagplatz der direkte Versand ab Zeche vorgezogen, vor allem dann, wenn es sich um besonders hochwertige oder empfindliche Sorten handelt oder aber der Verbraucher aus betrieblichen Rücksichten Wert darauf legt, eine bestimmte, ihm genau bekannte Original-Zechenware zu erhalten. Wenn somit auch die Eisenbahn hinsichtlich der Kohlenversorgung Süddeutschlands grosse Aufgaben zu erfüllen hat — wobei natürlich wieder auch die Sendungen von den Umschlagplätzen eine grosse Rolle spielen —, so ist es volkswirtschaftlich doch nur zu begrüssen, dass in steigendem Masse die Wasserstrasse, hier der Rhein, an der Vermittlung der Kohlenzufuhr teilnimmt, dies um so mehr, als die Bahn ohne ganz gewaltigen Ausbau der Linien — was aber z. B. längs der Rheinstrasse technisch kaum möglich sein dürfte —, erhebliche Verbesserungen der sonstigen Anlagen, ausserordentliche Vermehrung des rollenden Materials nicht imstande wäre, die Lieferungen der Ruhrkohle nach Süddeutschland ganz zu übernehmen. Wie rasch die Anlagen der Bahn bei schnell wachsenden Anforderungen der Industrie veralten und unzulänglich sind, mit anderen Worten, die Bahn oft nicht Schritt halten kann mit dem schnellen Vorwärts der Industrie, das hat der regelmässig wiederkehrende Wagenmangel, der im Herbst und Winter 1912 in einer wahren Wagennot verbunden mit der schlimmsten Verkehrsstockung endete, leider zur Genüge bewiesen. Wie die Binnenschiffahrt ohne Eisenbahn nur ein unvollkommenes, unvollständiges Verkehrsmittel bedeuten würde, so kann die Bahn heute bei dem immer mehr nötig werdenden Massentransport von Gütern

der Mitarbeit der Schiffahrt nicht entraten. Deshalb soll nicht die Frage aufgeworfen werden, ob Eisenbahn, ob Schiffahrt wirtschaftlicher, nein, Hand in Hand sollen Eisenbahnen und Schiffahrt arbeiten, und das von der Natur gewährte Geschenk der Wasserkraft als eines Mittels zur Beförderung von Gütern, es soll nicht brach liegen.

IV. Die Organisation des Kohlenhandels in Süddeutschland.

Dass die Kohle von der sie fördernden Zeche in die Hände des Verbrauchers unmittelbar übergeht, auf Grund eines direkten, auf freiem Markt zustande gekommenen Kaufvertrages, ist in Deutschland heute nicht mehr die Regel. Längst schon haben vielmehr die Produzenten in der Erkenntnis, dass die schweren Schäden des schrankenlosen Wettbewerbes nur auf dem Wege gegenseitiger Verständigung sich verhüten lassen, sich zu einigen gewusst, und so tritt denn jetzt bei uns auf dem Kohlenmarkt dem Konsumenten im allgemeinen nicht mehr die einzelne Zeche gegenüber, sondern eine kleinere Zahl mehr oder weniger fest geschlossener, die Preise und zumeist auch die Produktion regelnder Verbände, oder aber auch selbständiger, mehrere Gruben des gleichen Bezirkes umfassender, privaten oder staatlichen Besitz darstellender Grossunternehmungen. Mit einem beträchtlichen Teil der Verbraucher treten diese Vereinigungen und diese Grossbetriebe nicht in direkte Beziehungen, sondern bedienen sich hier für den Vertrieb ihrer Erzeugnisse der vermittelnden Tätigkeit des Handels. Der Grosshandel ist es sodann auch zumeist, der die Produkte der nicht zu Kartellen gehörenden oder im Besitz von Grossunternehmungen befindlichen Kohlengruben in den Konsum überleitet, und gerade die letzten Jahre mit den vielen Neugründungen im Kohlenbergbau haben ihm wieder eine grössere Bedeutung verliehen. Eine beachtenswerte Rolle spielt ferner der Handel bei dem Absatz der ausländischen Brennstoffe, die — vom nationalen Standpunkt aus freilich eine be-

dauerliche Tatsache — noch in ansehnlichem Umfang in Deutschland Eingang finden.

Was nun im besonderen die Verhältnisse in Süddeutschland anbelangt, so nehmen hier auf dem Kohlenmarkt zwei jener vorerwähnten Gebilde, in ihrem Aufbau freilich grundverschieden, eine überragende Stellung ein, einmal das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat mit seinem Handelsannex, dem Kohlenkontor, sodann der preussische Fiskus mit seinem Grubenbesitz an der Saar und in neuerer Zeit auch im Ruhrgebiet. Von den an der Kohlenversorgung Süddeutschlands sonst noch beteiligten Produktionsstätten ragt der rheinische Braunkohlenbezirk mit einer straffen Verkaufsorganisation, dem Kölner Braunkohlen-Briket-Verkaufsverein, hervor, während das Aachener Revier vor allem mit einer grossen Besitzeinheit, dem Eschweiler Bergwerksverein, auf den Plan tritt. Bei der Bedeutung, den diese Gebilde hinsichtlich der Kohlenversorgung und im besonderen auch der Preisgestaltung für den süddeutschen Verbraucher haben, muss hier näher auf sie eingegangen werden, wie auch den für unser Gebiet weiter, wenn auch in viel geringerem Masse, in Betracht kommenden Vereinigungen Aufmerksamkeit zu schenken ist.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat in Essen-Ruhr, das für unsere gesamte Volkswirtschaft bedeutendste Rohstoffkartell, wurde im Jahre 1893 gegründet. Hervorgegangen ist es aus dem Bestreben, den westfälischen Bergbau, der, von einigen Zeiträumen ausgeprägter Hochkonjunktur abgesehen — den stets nur kurz bemessenen Zeiten auskömmlicher Preise standen lang anhaltende Perioden unzureichender Preise gegenüber —, bis dahin nur geringen Verdienst gebracht hatte, nutzbringender zu gestalten, eine angemessene Verzinsung des gewaltigen darin angelegten Kapitals herbeizuführen. Dass die westfälischen Kohlenbergwerke in ihrer grossen Mehrzahl in jenen Zeiten so gut wie ertraglos blieben, ja oft beträchtliche Zubusse erforderten, erscheint als ein um so bedenklicheres

Ergebnis bei dem mit dem Bergbau verbundenen aussergewöhnlich grossen Risiko. Auch volkswirtschaftlich hatten daher die Bestrebungen der beteiligten Kreise zur Beseitigung dieser ungesunden Verhältnisse ihre volle Berechtigung. Die Wurzel des Uebels sass in der starken Zersplitterung des Bergwerkseigentums. Bei der grossen Menge selbständig verkaufender Zechen wurde der Markt förmlich überschwemmt mit Angeboten, und dieser gegenseitige Wettbewerb musste um so heftigere Formen annehmen, je weiter sich die Erzeugung vom Bedarf entfernte. Ueberproduktion war aber gerade die natürliche Folge der sinkenden Preise, da die einzelne Zeche sich dem Preisfall anzupassen suchte durch Verminderung der Gestehungskosten, d. h. durch Vermehrung der Produktion. Es galt also, den ungesunden Wettbewerb mit seinen verderblichen Folgen zu beseitigen oder ihn doch wenigstens in erträglichere Formen zu bringen.

Suchten die verschiedenen „Preiskonventionen" die Verschleuderung der Kohlen durch Verständigung über die Preisstellung zu verhindern, so wollten die „Förderkonventionen" durch Regelung der Produktion das Ueberangebot auf dem Markt beseitigen. Aber beide Einrichtungen vermochten die auf sie gesetzten Hoffnungen nicht oder nur ganz vorübergehend zu erfüllen, und auch sonstige Bemühungen der interessierten Kreise, eine Gesundung der Verhältnisse herbeizuführen, hatten keinen durchgreifenden Erfolg. Zu festeren und damit auch erfolgreicheren Organisationen gelangte man erst, nachdem der, wie gesagt, die Preisbildung mit in erster Linie ungünstig beeinflussende Faktor, eben die grosse Besitzzersplitterung, eine Abschwächung erfahren hatte durch die Verschmelzung vieler selbständiger Gruben zu einheitlich geleiteten Grossbetrieben, wie Gelsenkirchen, Harpen, Hibernia u. a. m. Aus der 1884 gegründeten Vereinigung der Koksanstalten und Fettkohlenzechen, die — freilich auf Koks und Kokskohlen sich beschränkend — bereits eine Förder- und Preiskonvention zugleich darstellte, entwickelte sich die

Westfälische Koksvereinigung, die hinwiederum 1890 im Westfälischen Koks-Syndikat zu Bochum aufging. In diesem haben wir die erste Organisation im Ruhrbezirk, die den alleinigen Verkauf der Produktion ihrer Mitglieder besorgte, aber auch auf die Höhe der Erzeugung Einfluss hatte. Auch die Brikets herstellenden Zechen trafen ein ähnliches Abkommen miteinander, dessen Entwicklung in Händen des Briketverkaufsvereins zu Dortmund — 1890 gegründet — ruhte.

Noch aber fehlte der feste Zusammenschluss der eigentlichen Kohlenproduktion. Hier sind Vorläufer des Kohlensyndikats die „Kohlenverkaufsvereine". Diese Vereinigungen örtlich oder durch die Qualität ihrer Kohlen auf einander angewiesener Werke waren jedoch ihren Aufgaben nicht gewachsen. Mehr und mehr drang in den Kreisen der rheinisch-westfälischen Bergbauindustrie die Ueberzeugung durch, dass eine wirkliche Gesundung der Verhältnisse nur durch den Zusammenschluss aller Werke zu einem einzigen Organ zu erzielen sei. Nach langen mühevollen Verhandlungen, die oftmals zu scheitern drohten, kam endlich im Jahre 1893 eine Einigung zustande mit der Errichtung des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikates, neben dem das Koks-Syndikat und der Briketverkaufsverein ihre Tätigkeit weiter ausübten bis zum Jahre 1903, wo sie mit dem Kohlen-Syndikat verschmolzen wurden. So lange die drei Organisationen neben einander bestanden, war in Wahrung des allen drei gemeinsamen Zweckes durch gegenseitige Abkommen ein Handinhandgehen gesichert. Im ganzen traten dem Kohlen-Syndikat 106 Zechen mit rund $33^1/_2$ Millionen t Förderung bei. Fern blieben ihm 12 Hüttenzechen mit 3,3 Millionen t und 12 reine Zechen mit 1,1 Millionen t Förderung. Nicht berücksichtigt wurden bei der Syndikatsgründung die ganz kleinen Zechen, deren Gesamtförderung im Jahre 1893 zusammen etwa 40000 t betrug, sowie die Zechen des Bergreviers Osnabrück — mit zusammen etwa 250000 t Produktion —, deren Beteiligung am Syndikat

ihrer entfernteren Lage wegen nicht als zweckmässig erschien. Der Förderung der Syndikatszechen von 33,5 Millionen t stand somit eine solche von 4,7 Millionen t den übrigen Gruben gegenüber. Die Hüttenzechen, d. h. Zechenbetriebe mit Hochofenwerken in einem Unternehmen vereinigt, die ihre Produktion — Kohlen und Koks — zum grossen Teil selbst verbrauchen, fehlten wie im Kohlensyndikat so auch im Kokssyndikat. Der Briketverkaufsverein dagegen zählte alle Briketfabriken zu seinen Mitgliedern, und erst in späteren Jahren entstanden Fabriken, die ausserhalb des Verkaufsvereins blieben.

Der dem Kohlensyndikat zu Grunde liegende Vertrag von 1893 wurde schon 1895 zur Beseitigung von mancherlei Unzuträglichkeiten abgeändert und in der neuen Form für die Dauer von 10 Jahren, bis Ende 1905, geschlossen. Innere Misstände und äussere Schwierigkeiten — hier die beträchtliche Zunahme der Förderung der Hüttenzechen und der anderen ausserhalb des Syndikats stehenden Gruben, dort der heftige Wettlauf um immer höhere Beteiligungsziffern, der die Anpassung der Produktion an den Bedarf zu vereiteln drohte — gaben den Anstoss zur Aufnahme der Erneuerungsverhandlungen schon weit vor Ablauf des Syndikats, und im Jahre 1903 kam ein neuer Vertrag zustande, nach dem eine Erhöhung der Beteiligung nur stattfinden kann, wenn die Marktlage dies gestattet. Die von Jahr zu Jahr unbequemer gewordene Konkurrenz der Aussenseiter gelang es zu beseitigen, indem man die Hüttenzechen und die aussenstehenden reinen Zechen für das Syndikat zu gewinnen vermochte. Nicht traten ihm bei von grösseren Werken die fiskalische Grube Gladbeck und die Zeche Freie Vogel und Unverhofft, jene mit 217 000, diese mit 158 000 t Förderung, sowie verschiedene kleinere Zechen, von denen nur Alte Haase und Johannessegen einigermassen von Bedeutung waren. Rund 65 Millionen t Förderung der Syndikatszechen stand nur eine Produktion von etwa 850 000 t der anderen Ruhrzechen gegenüber. Der Anteil ersterer an der Gesamtkohlengewinnung betrug

also 98,7 % und der letzterer nur 1,3 %. Die Machtstellung des Kohlensyndikats hatte somit eine gewaltige Steigerung erfahren.

Inzwischen haben sich freilich die Verhältnisse sehr zu Ungunsten der im Syndikat vereinigten Zechen verschoben. Von 850 000 t im Jahre 1903 ist die Kohlengewinnung der nichtsyndizierten Zechen auf 12,7 Millionen t im Jahre 1913 gestiegen, die der Syndikatszechen von 64,7 Millionen t auf 101,6 Millionen t. Damit fiel der Anteil letzterer auf 88,88 %, während die Aussenseiter im Jahre 1913 mit nicht weniger als 11,12 % an der Kohlengewinnung beteiligt waren. Ganz beträchtlich ist auch die Koksherstellung der Aussersyndikatszechen gestiegen. Während 1903 und in den nächstfolgenden Jahren die ganze Koksproduktion syndiziert war, nahm in den letzten Jahren die Entwicklung der Kokserzeugung der Aussenseiter rasch zu. Im Jahre 1913 betrug sie 2,64 Millionen t und machte damit 14,5 % der Gesamtkoksgewinnung der Ruhrzechen aus. Bemerkenswert ist hier die steigende Bedeutung des Ruhrfiskus, der 1913 fast 1½ Millionen t Koks herstellte. Die Briketproduktion der Aussersyndikatszechen ist dagegen in den letzten Jahren nicht gestiegen, im Verhältnis sogar zurückgegangen. 1913 betrug sie 306 000 t oder 6,16 % der Gesamtherstellung. Dieses auf Kosten der Syndikatszechen erfolgte rasche Wachstum der Aussenseiter ist es denn auch vornehmlich, was die interessierten Kreise veranlasst hat, schon frühzeitig auf die Erneuerung des Kohlensyndikats auf stärkerer und breiterer Grundlage hinzuarbeiten. Mit der Aussenseiter-Frage steht auch die andere grosse Schwierigkeit der Syndikatserneuerung, die Frage der künftigen Stellung der Hüttenzechen, zum Teil im ursächlichen Zusammenhang. Denn hier handelt es sich vor allem um eine andere, und zwar eine die Hüttenzechen mehr als bisher in Anspruch nehmende Deckung der Syndikatskosten, die aber gerade infolge des heftigen Wettbewerbes der Aussenseiter und der damit für das Syndikat verbundenen Preisopfer in

der letzten Jahren eine unerträgliche Höhe erreicht hatten.

Nach dieser kurzen Schilderung des Entstehens des Kohlen-Syndikats und der Entwicklung, die es genommen, nun noch einige Worte über seine innere Gestaltung und seine Geschäftshandhabung. Nach dem Gesellschaftsvertrag — den Satzungen — von 1903 des als Aktiengesellschaft gegründeten Kohlensyndikats ist der Gegenstand des Unternehmens „der An- und Verkauf von Kohlen, Koks und Brikets, die Aufbereitung von Kohlen, der Erwerb von Grubenfeldern und Bergwerksanteilen, der Betrieb von Unternehmungen aller Art, die auf Lagerung, den Absatz und die Beförderung von Bergwerksprodukten gerichtet sind, sowie die Beteiligung an solchen Unternehmungen“, während in den alten Verträgen von 1893 und 1895 als Zweck lediglich Ein- und Verkauf der Produktion der Mitglieder galt. Das Syndikat erhielt durch diese neuen Zweckbestimmungen zweifellos eine grössere Bewegungsfreiheit und Stärkung seiner Stellung. Die im Syndikat beteiligten Zechenbesitzer verkaufen gemäss Vertrag zwischen der Aktiengesellschaft Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat und den zu ihm gehörenden Zechen „ihre gesamte Produktion an Kohlen, Koks und Brikets dem Syndikat, das dagegen die Verpflichtung der Abnahme, und des Weiterverkaufes dieser sämtlichen Produkte nach Massgabe der festgestellten Bestimmungen übernimmt“. Ausgenommen von dem Verkauf an das Syndikat ist neben den Landdebit- und den Deputat-Kohlen vor allem der Selbstverbrauch der Zechen, für Hüttenzechen auch der Selbstverbrauch der eigenen Hütten, hier aber nach einer Vertragsänderung im Jahre 1908 nur bis zur Höhe der festgelegten Verbrauchsziffer. Der Vertrag zwischen Syndikat und Zechen, der „die Beseitigung ungesunden Wettbewerbes anstrebt“, sieht folgende Organe vor: a) die Versammlung der Zechenbesitzer, b) den Beirat und c) die Kommission zur Festsetzung der Beteiligungsziffern. Die Organe der Aktien-Gesellschaft Rheinisch-Westfälisches

Kohlen-Syndikat sind nach den Satzungen Vorstand, Aufsichtsrat und Generalversammlung. Bemerkenswert ist die Bestimmung, dass dem Vorstand des Kohlen-Syndikats gestattet ist, auch Kohlen, Koks und Brikets von ihm nicht angehörenden Zechen zu kaufen und zu verkaufen. Als Grundlage für die Beteiligung der Zechen am Absatz gilt die ihnen beim Abschluss des Vertrages oder später zugebilligte Beteiligungsziffer. Diese stellt eine Verhältniszahl dar, d. h. jede Zeche hat am jeweiligen Gesamtabsatz im Verhältnis ihrer Beteiligung zur Gesamtbeteiligung Anteil. Die Verkaufspreise und Verkaufsbedingungen werden vom Vorstand des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats festgesetzt, jedoch unter Beachtung der vom Beirat hinsichtlich der Preis- und Sortenbestimmung aufgestellten allgemeinen Vorschriften. Die vom Syndikat den Zechen zu zahlenden Kaufpreise sind die Verrechnungspreise, die der Vorstand für alle Qualitäten und Sorten jeder Zeche an Hand der vom Beirat, meist für das ganze Geschäftsjahr (April—März) bestimmten allgemeinen Richtpreise festsetzt. Ein im Verkauf etwa erzielter Ueberschuss gebührt der liefernden Zeche. Die Geschäftskosten des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats werden durch die sogenannte Umlage aufgebracht, d. h. durch gleichmässige prozentuale Abzüge an den Monatsrechnungen. Die Höhe des Abzuges wird durch den Beirat auf Vorschlag des Vorstandes festgestellt. Aus der Umlage werden auch die Unterschiede zwischen den den Zechen gezahlten Preisen, und den etwa beim Absatz notgedrungen gewährten Ausnahmepreisen gedeckt.

Wie vollzieht sich nun durch das Syndikat der Absatz der Erzeugnisse der ihm angehörenden Zechen? Hier mag in einer unmittelbaren Ueberleitung der Brennstoffe von der Verkaufszentrale zum Verbraucher die beste Wahrung des ökonomischen Prinzips erblickt werden. Gegen eine derartige Zentralisation der Versorgung erheben sich jedoch so gewichtige Bedenken und stehen ihr so grosse Hindernisse gegenüber, dass sie für absehbare Zeiten

nicht in Frage kommen kann. Der Absatz der Syndikatskohlen geschieht vielmehr zum grössten Teil in einer staffelförmig gebildeten Dezentralisation unter Mitwirkung des Handels. Allerdings hat das Syndikat in Verfolgung und zur Sicherung seiner auf Beherrschung des Marktes hinauslaufenden Bestimmung Einrichtungen geschaffen und Massnahmen getroffen, die in den Gesamtabsatz eine gewisse Einheitlichkeit bringen und die ihm eine Absatzkontrolle ermöglichen. Vor Syndikatszeiten beherrschte der Grosshandel den Kohlenmarkt. Die Zechen, im Interesse der Verbilligung der Produktion auf ununterbrochenen Fortgang der Erzeugung und stete Aufrechterhaltung des Betriebes bedacht, waren auf ihn, der allein in der Lage war, auch in Zeiten schwächerer Nachfrage regelmässig abzunehmen, völlig angewiesen. Diese Zwangslage nahm aber ein Ende, sobald die Zechen im Syndikat vereint ihre Produktion zu regeln vermochten und nun nicht mehr genötigt waren, zur Unterbringung überschüssiger Mengen den Handel in Anspruch zu nehmen. Dass die neue Verkaufsgemeinschaft der Zechen mit Umgehung des ihnen bisher unentbehrlich gewesenen Grosshandels sich unter den Verbrauchern auch eine direkte Abnehmerschaft gründete, geschah gewiss weniger aus allgemein volkswirtschaftlichen, auf Vereinfachung des Güterumlaufes hinzielenden Motiven, als vielmehr vor allem in dem Bestreben, sich vom Handel möglichst unabhängig zu machen. Als das Syndikat seine Tätigkeit begann, musste es den bestehenden Verhältnissen Rechnung tragen. Es konnte im grossen ganzen der Vermittlung des Handels nicht entraten, und seine direkte Werkskundschaft — das Syndikat hat als solche nur Selbstverbraucher mit schon ganz ansehnlichem Jahresbedarf, im allgemeinen von mindestens 6000 t — bildete sich zu ihrer jetzt immerhin doch beträchtlichen Höhe erst im Verlauf der ersten Jahre seines Bestehens. Lag dies einerseits daran, dass manche, auch grössere Verbraucher aus diesem oder jenem Grunde auf einen unmittelbaren Verkehr mit dem Syndikat zunächst nicht sonderlich

Gewicht legten, vielmehr vorzogen, auch weiterhin vom Grosshandel zu kaufen, so war es anderseits aber auch gar nicht die Absicht des Syndikats, den Grosshandel völlig auszuschalten. Dies dürfte allein schon die Tatsache beweisen, dass, sehr im Gegensatz zu den preussischen Staatszechen an der Saar und in Oberschlesien, die auch kleineren Selbstverbrauchern direkt zu liefern pflegen, das Syndikat nur etwa 40 % seiner Mengen auf Grund direkter Verträge mit dem Konsumenten unterbringt, der Anteil des Handels also ca. 60 % beträgt. Der Saarfiskus setzt mehr als ³/₄ seiner Produktion unmittelbar an Selbstverbraucher, darunter an viele kleine Konsumenten ab, und bei den oberschlesischen Staatsgruben ist dieser Prozentsatz noch grösser, etwa 90 %. Allerdings lagen die Verhältnisse beim Syndikat teilweise anders, wie es z. B. — was hier besonders interessiert — für die beträchtlichen über die Rheinstrasse zum Absatz kommenden Mengen auf die grossen Handels- und Reederfirmen direkt angewiesen war. Ueberhaupt ist zu berücksichtigen, dass das Interessengebiet der Ruhr weit ausgedehnter und deshalb weniger übersichtlich ist, als das der Saar und Oberschlesiens. Wenn nun auch das Kohlensyndikat den Handel nicht beseitigen wollte, so hat es ihn doch in völlige Abhängigkeit gebracht. Anders hätte es freilich auch sein Ziel, Beherrschung des Marktes, nicht erreichen können. Die vom Syndikat für alle von ihm kaufenden Grosshändler festgesetzten gleichlautenden Bedingungen — besonders hinsichtlich Abnahme und Zahlung — hatten neben anderm auch die Wirkung, dass die Konkurrenz unter den Händlern auf ein geringes Mass zurückging. Aber auch einer Uebervorteilung der vom Handel beziehenden Konsumenten wird durch die in dem sogen. „Handelskammerparagraphen" niedergelegte Bestimmung vorgebeugt. Die Abschwächung des Wettbewerbes der Syndikatshändler unter einander wurde ferner besonders dadurch erreicht, dass ihnen bestimmte Absatzbezirke, deren Umfang sich in der Regel nach dem bisherigen Tätigkeitsgebiete richtete, zugewiesen wurden

über die hinaus sie ihre Verkaufsbemühungen nicht erstrecken sollen. So ist Süddeutschland in folgende Syndikatsreviere eingeteilt: 20 (Wiesbaden), 21 (Saarbrücken, Neunkirchen, Mainz sowie Nordpfalz), 22 (Frankfurt, Darmstadt, Würzburg), 23 (Nord-), 24 (Mittel-), 25 (Süd-Bayern), 26 (Baden und Württemberg), 27 (Südpfalz), 28 (Elsass-Lothringen). Der Vertrieb aussersyndikatlicher Produkte wurde allen Grosshändlern untersagt — auch für ihre Unterabnehmer — unter Androhung eines Preisaufschlages auf die vom Syndikat gekauften Mengen.

Mit der Selbständigkeit des Handels, dem einst die Zechen untertan waren, war es freilich nun so ziemlich vorbei. Ziel und Wege waren ihm jetzt von den Produzenten vorgeschrieben, und er war recht eigentlich zu einem Hilfsgewerbe des Bergbaues herabgesunken. Nicht als ob nun seine Existenz untergraben worden sei, im Gegenteil, durch die vorerwähnten Einrichtungen des Syndikats wurde dem Handel gewissermassen sein Bestehen und ein angemessener Gewinn gewährleistet. Seine Stellung wurde unstreitig gesicherter, wiewohl allerdings die Möglichkeit der Ausdehnung, der Geschäftsvergrösserung des einzelnen, vor allem des kleineren, kapitalschwächeren Händlers sehr zurückging.

War nun auch durch das Syndikat der gegenseitige Wettbewerb des zu ihm gehörenden Handels bereits erheblich zusammengeschrumpft, so lag doch für die Händler der Gedanke nahe, auch diesen Rest von Konkurrenz unter einander noch zu beseitigen, und dieser Wunsch, der natürlich letzten Endes bei Absatz-Vereinfachung und Betriebs-Ersparnissen Gewinnerhöhung bezweckte, führte dann zu Vereinigungen der gleiche Bezirke bearbeitenden Grosshandelsfirmen. Der erste Zusammenschluss geschah im Jahre 1896 in Cassel, wo die Händler des Syndikatsreviers 17 in der „Glückauf" sich vereinigten. Gleichzeitig mit dieser Gesellschaft trat die „Westfalia" in Hannover ins Leben, und diesen beiden folgten 1897 die „Deutsche Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H." in Bremen, 1899 die „Westfälische Kohlenhandelsgesellschaft" in Dortmund,

1901 die „Westfälische Kohlen- und Koksverkaufsgesellschaft" in Magdeburg, 1906 die „Westfälische Kohlenverkaufsgesellschaft" in Berlin, im gleichen Jahre das „Westfälische Kohlenkontor" in Hamburg. Im Auslande finden wir den Handel mit Syndikatsprodukten vereinigt in der Steenkolen-Handelsvereeniging in Utrecht (für die Niederlande) und in der Société Générale Charbonnière in Antwerpen (für Belgien). Diesen Handelsorganisationen, die also nicht etwa vom Syndikat ins Leben gerufene Vertriebsorgane darstellen — als eine solche ist aber die Düsseldorfer Kohlenverkaufstelle anzusehen, die allerdings den Erwartungen nicht entsprochen haben soll —, vielmehr ihr Entstehen der Initiative des Kohlenhandels selbst verdanken, verlieh das Syndikat das Alleinverkaufsrecht für die betreffenden Gebiete, d. h. es übertrug ihnen den gesamten Vertrieb der Erzeugnisse seiner Zechen in den in Frage kommenden Bezirken. Der gesamte Einkauf und Verkauf geschah von nun ab von einer Stelle aus, die einzelnen an den Verkaufsgesellschaften beteiligten Firmen gaben ihre Grosshandelstätigkeit auf, und nur einige von ihnen betrieben auch fernerhin ein selbständiges Kohlengeschäft, indem sie ihre Bedarfsmengen von den Handelsgesellschaften kauften zu denselben Preisen und Bedingungen wie deren andere Händlerkundschaft. Die Handelsgesellschaften sind als Gesellschaften mit beschränkter Haftung gegründet und werden von Geschäftsführern geleitet, auf deren Ernennung das Syndikat Einfluss hat, wie es sich überhaupt eine Ueberwachung der Geschäftsführung gesichert hat. So gehört dem Aufsichtsrat der Verkaufsgesellschaft auch ein Syndikats-Vorstandsmitglied an, dem sogar der Vorsitz zusteht. Die Gesellschafter sind am Gewinn beteiligt im Verhältnis ihrer Einlage, die hinwiederum sich richtet nach dem Umfang des früheren Absatzes der betreffenden Firma. An dem Reingewinn hat satzungsgemäss auch das Syndikat Anteil.

Sind nun auch diese Gesellschaften, wie gesagt, auf Anregung der Händler entstanden und stärkte auch der

Grosshandel durch diese Vereinigung seine Stellung dem Syndikat gegenüber — denn dieses hat es nun statt wie bisher mit einer Vielheit von einzelnen, untereinander sich bekämpfender Firmen mit einer fest geschlossenen, einheitlich geleiteten Gruppe zu tun —, so darf anderseits nicht verkannt werden, dass aus dieser Neuregelung der Verhältnisse für das Syndikat ebenfalls nicht unbeträchtliche Vorteile heraussprangen. Sein Verkaufsgeschäft wurde, wo für es für jeden grösseren Bezirk jetzt gewissermassen nur noch ein Händlerabnehmer in Betracht kommt, einfacher und übersichtlicher, eine dauernd gleichmässige Abnahme ist ihm sicher, das Risiko und die Lasten des Vertriebes fallen ihm nicht zu, gleichwohl hat es auf die Gestaltung der Preise, auf die Verkaufsbedingungen Einfluss, kurz, seinem Ziel, Regelung des Absatzes bis zum letzten Verbraucher, ist es wesentlich näher gekommen.

Gelangte also der Grosshandel in dem norddeutschen Absatzgebiet des Kohlensyndikats grösstenteils schon in den Jahren 1896—99 zur Einigung, so erfolgte der Zusammenschluss in dem Gebiet, dem diese Abhandlung gilt in Süddeutschland, erst geraume Zeit später. Hier lagen freilich die Verhältnisse auch ungleich komplizierter, standen Einigkeitsbestrebungen erheblich grössere Schwierigkeiten im Wege. Geschieht in Norddeutschland der Absatz der Ruhrkohle fast ausschliesslich mit der Eisenbahn, so ist für Süddeutschland die Hauptzufuhrstrasse der Rhein. Waren dort für die Verkaufspreise der Händler die Grundlagen dieselben — Syndikatspreise und feste, gleichbleibende Eisenbahnfrachtsätze —, so hatten hier die Händler zwar auch mit den gleichen Preisen ab Zeche zu rechnen, aber den anderen Hauptfaktor der Preisgestaltung bildeten hier die nach dem Wasserstand und dem Angebot von Kahnraum stark schwankenden Schiffsfrachten. Es mussten sich demnach für die einzelnen auf dem süddeutschen Kohlenmarkt in Wettbewerb stehenden Händler in der Preiskalkulation trotz gleichem Einkauf Unterschiede ergeben, die umso erheblicher waren, als ein ansehnlicher

Teil der Kohlengrosshandelsfirmen selbst Schiffsraum besass und dadurch von vornherein ein Uebergewicht hatte über die lediglich auf den Frachtenmarkt angewiesenen Konkurrenten. Dass der Wettbewerb hier schliesslich viel schärfere Formen annahm als in den anderen Bezirken, war die natürliche Folge. Um so mehr war also gerade in Süddeutschland ein Zusammenschluss vonnöten. Dass er erst verhältnismässig spät erfolgte, ergab sich einmal aus einer gewissen Disharmonie der Interessen der in Frage kommenden Handelsfirmen, die, wie schon erwähnt, teilweise auch Reeder, ja auch Grubenbesitzer waren. Der Aufschub der Einigung erklärt sich sodann dadurch, dass in den letzten Jahren des verflossenen Jahrhunderts bei guten Konjunkturverhältnissen das Bedürfnis einer Verständigung sich nicht besonders geltend machte. Erst als nach Beendigung der Hochkonjunktur, die etwa um die Mitte des Jahres 1900 ihren Abschluss fand, sich um den Absatz ein überaus heftiger verlustreicher Konkurrenzkampf entspann, trat das Verlangen nach Einigung wieder in den Vordergrund, dies um so mehr, als sich für die norddeutschen Händler eben dank ihrem Zusammenschluss in den Kohlenhandelsgesellschaften auch in jenen schlechten Jahren immer noch Gewinn ergab. In Süddeutschland aber brachte der wilde Wettbewerb derartige Verluste mit sich, dass auch bei jenen Grosshandelsfirmen, die Reedereien, ja selbst Zechen besassen, also viel besser gestellt waren als ihre nur den Kohlenhandel betreibenden Konkurrenten, der Wunsch, auf dem Wege gegenseitiger Verständigung mit den Misständen aufzuräumen, immer mehr durchdrang. Ja es waren gerade die grossen Reederzechen, die bei der Neugründung des Syndikats im Jahre 1903 für ihren Eintritt in dieses sogar zur Bedingung machten die Regelung der Absatzverhältnisse über den Rhein. Man erwartete also, nachdem mehrfache schon 1901 aufgenommene Einigungsbestrebungen keinen Erfog gehabt hatten, dass das Kohlensyndikat eine zweckentsprechende Ordnung der Verhältnisse in die Wege leite. Obschon

also hier viel grössere Schwierigkeiten zu überwinden waren — es galt, nicht nur den Kohlenverkauf, sondern auch den Transport und den Umschlag an den grossen Lagerplätzen zu organisieren — gelang es, dank der Mitwirkung des Syndikats, die in Betracht kommenden Firmen zusammenzubringen. Am 13. September 1903 kam es zu einem Vertrage zwischen den Zechenreedereien Math. Stinnes, Franz Haniel & Co., Bergbau- und Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft vorm. Gebr. Kannengiesser und Hugo Stinnes sowie dem Kohlensyndikat und damit zur Gründung der Rheinischen Kohlenhandel- und Reedereigesellschaft m. b. H. mit dem Sitz in Mühlheim-Ruhr. Der Beitritt stand allen den Grosshandelsfirmen frei, die in den Geschäftsjahren 1901/02, 1902/03, 1903/04 durchschnittlich mindestens 50000 t Kohlen vom Syndikat für eigene Rechnung gekauft und im Interessengebiet der neuen Vereinigung abgesetzt hatten. Um aber auch den Händlern mit geringerem Absatz den Eintritt zu ermöglichen, wurde ihnen freigestellt, zur Erreichung der Beteiligungsgrenze ihre Betriebe zu vereinigen und nach vollzogener Verschmelzung der Vereinigung beizutreten. Als das Kohlenkontor am 1. April 1904 seine Tätigkeit aufnahm, gehörten ihm ausser dem Kohlen-Syndikat 44 Firmen an mit einer Gesamtbeteiligung von 9231600 t, der ein Gesellschaftskapital von M. 13847400 (M. 1.50 für eine t) entsprach. Im Laufe der Jahre wurde die Beteiligung viermal um je 10% des Stammanteils erhöht, sodass jetzt die Tonnenbeteiligung 12924240 t, das Gesellschaftskapital M. 19386360 beträgt. Die stärkste Beteiligung hat das Syndikat selbst, jetzt 2004520 t = M. 3006780. Fast erreicht wird es von der Firma Math. Stinnes, der als nächstgrosse folgen Raab, Karcher & Co. — der Gelsenkirchener Bergbau-Aktien-Gesellschaft angegliedert —, Hugo Stinnes, die Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft (früher Kannengiesser), Franz Haniel & Co. Diese 5 Firmen und das Syndikat besitzen zusammen weit mehr als die Hälfte der Gesamtbeteiligung. Zu der Beteiligungsziffer des Syndikats ist zu bemerken, dass ihm die Ab-

satzmengen derjenigen Firmen zuflossen, die, weil sie die Mindestgrenze nicht erreichten, in die Gesellschaft nicht aufgenommen wurden. Hatte sich, wie oben erwähnt, das Syndikat bereits bei den anderen Kohlenhandelsgesellschaften einen weitgehenden Einfluss auf die Geschäftshandhabung gesichert, so nimmt es auch als Beteiligte des Kohlenkontors eine Ausnahmestellung ein, die sich schon darin zeigt, dass ihm vom Reingewinn vorab 5% zufallen, abgesehen von dem ihm nach seiner Beteiligung gebührenden Gewinnanteil. Auch im Aufsichtsrat der Gesellschaft kommt seine überragende Stellung zum Ausdruck, ihm stehen von den 9 Plätzen 2, darunter der des Vorsitzenden, zu.

Zweck der Gründung des Kohlenkontors war die Regelung des Absatzes der Syndikatsprodukte über die Rheinstrasse. Jedoch wurden in den Tätigkeitsbereich der neuen Gesellschaft nicht hineingezogen die Verschiffungen für die Seeausfuhr, sowie nach Belgien und Frankreich. Von Frankreich gehören aber die hinsichtlich der Kohlenversorgung als Hinterland von Lauterburg und Strassburg anzusprechenden Departements Doubs, Haute-Saône und Territoire de Belfort zum Absatzgebiet des Kohlenkontors. Ferner wurde der Gesellschaft vom Syndikat der Alleinverkauf seiner Erzeugnisse — auch für den direkten Eisenbahnversand — übertragen für Süddeutschland, Vorarlberg, Tirol und die Schweiz, während nach Holland nur die Lieferungen mit Schiff durch das Kontor — das seinerseits wieder der schon erwähnten Steenkolen-Handels-Vereeniging in Utrecht den Vertrieb der von ihm verfrachteten Mengen überlässt —, die Streckenlieferungen aber nach wie vor durch das Syndikat selbst erfolgen. Die Dauer der Gesellschaft ist bestimmt durch die Uebertragung des Alleinverkaufsrechtes, das bis zum Ablauf des Syndikatsvertrages von 1903 gilt. Lieferungen an Eisenbahnen, Gasanstalten, Behörden und Grossverbraucher mit einem Jahresbedarf von mindestens 6000 t behält sich zwar das Syndikat vor, selbst auszuführen, doch sollen solche — abgesehen von den an die preussisch-hessischen Staatsbahnen — nur

ausnahmsweise unmittelbar vom Syndikat bewirkt werden. Auch hat das Syndikat in derartigen Fällen dem Kohlenkontor M. 0,25 die Tonne Abgabe zu zahlen. Das Kontor ist verpflichtet, alljährlich mindestens die gleichen Mengen abzunehmen, die im Vorjahre in seinem Interessengebiet abgesetzt worden sind. Das gesamte Einkaufs- und Verkaufsgeschäft erfolgt einzig und allein durch das Kontor, und die Mitglieder, die ihren Kohlenhandel auch weiter betreiben wollen, müssen ihren Einkauf beim Kontor bewirken, wobei für sie dieselben Preise und Lieferungsbedingungen massgebend sind wie für die sonstigen Abnehmer des Kontors. Dem Einkauf des Kohlenkontors beim Syndikat liegen im allgemeinen die Preise zugrunde, die das Syndikat für Grossabnehmer im unbestrittenen Absatzgebiet als Normalpreise festsetzt. Abweichungen, die besonderer Vereinbarung zwischen Syndikat und Kontor unterliegen, können da stattfinden, wo, wie zum Teil in der Schweiz, Elsass-Lothringen, den genannten drei französischen Departements infolge des Wettbewerbes anderer Provenienzen, z. B. belgischer Kohlen, sich zeitweise Preiskonzessionen als unumgänglich erweisen. Dem Recht des Alleinverkaufs der Syndikatsprodukte steht auf der anderen Seite das Verbot gegenüber, ohne Genehmigung des Syndikats Kohlen, Koks und Brikets anderer Herkunft zu vertreiben. Diese Bestimmung gilt sinngemäss auch für die vom Kohlenkontor kaufenden Händler. Allerdings bezieht sich hier das Verbot — abgesehen von den Produkten der nichtsyndikatlichen Ruhrzechen, deren Kauf selbstverständlich ausgeschlossen ist — eigentlich nur auf englische Kohlen. In Südbayern ist den Kontorhändlern auch der Vertrieb schlesischer Kohlen untersagt. Der Verschleiss von Saarkohlen ist, was besonderer Hervorhebung verdient, da ja die Saar in Süddeutschland der stärkste Konkurrent der Ruhr ist, freigegeben. Im übrigen sieht das Kontor — und das ja auch mit gutem Recht — darauf, dass die Bezüge der anderen Produkte über den bisherigen Umfang nicht hinausgehen, es sei denn, dass auch der Absatz in Syndikats-

erzeugnissen entsprechend wächst. Dass man hinsichtlich des Vertriebes der Händler in anderen Provenienzen so verfuhr, wird einerseits aus Billigkeitsgründen geschehen sein, denn sicherlich würde die vollständige Aufgabe des Verkaufes der betreffenden fremden Produkte manchen Händler schwer benachteiligt haben, anderseits aber hätte ein streng durchgeführtes Verbot dem Absatz dieser Erzeugnisse auch schwerlich Eintrag getan, sie sicherlich nicht vom Markt fernhalten können, vielmehr nur neue, als Konkurrenten des Kontors um so eifriger den Vertrieb fremder Kohlen forcierende Händler aufkommen lassen. Wenn im Laufe der Jahre in Süddeutschland Handelsfirmen entstanden sind, die, sich mit dem Vertrieb fremder Produkte befassend, der Syndikatskohle fühlbaren Abbruch tun konnten, so hat dies sicherlich nicht zuletzt darin seine Ursache, dass das Kontor seine Tätigkeit auf die Erzeugnisse der Syndikatszechen beschränken musste. Es leuchtet durchaus ein, dass, wie im Geschäftsbericht des Kohlenkontors für 1911/12 ausgeführt wird, es dem Absatz der Ruhrkohle nur förderlich sei, wenn das Kontor in der Lage wäre, „neben der Ruhrkohle in angemessenem, den bestehenden Verhältnissen entsprechendem Umfange auch andere Erzeugnisse zu liefern, die in den verschiedenen Gebieten seit altersher Fuss gefasst haben und von den Händlern auf jeden Fall vertrieben werden".

Während sich nun bei den anderen unter der Aegide des Syndikats entstandenen Kohlenhandelsgesellschaften der Vertrieb der Brennstoffe insofern einfach vollzieht, als es sich im allgemeinen nur um Bahnlieferungen, um waggonweisen Absatz handelt und grosse Lager nicht unterhalten werden, spielt, wie wir schon oben sahen, für die Kohlenversorgung Süddeutschlands gerade der Umschlagverkehr eine grosse Rolle. Das Kohlenkontor als solches besitzt nun weder Transportmittel noch Lager — erst in den späteren Jahren hat das Kontor eigenen Lagerraum erworben —, dagegen werden ihm von den Beteiligten — also auch vom Syndikat, das am Oberrhein

eigene Lagerplätze geschaffen hatte — deren Umschlag-einrichtungen Lagerplätze und Briketfabriken zur Verfügung gestellt gegen feste Vergütungen. Diejenigen Beteiligten, die auch Reeder waren, wurden verpflichtet, die Transporte der neuen Gesellschaft zu den im Geschäftsvertrage niedergelegten, von Zeit zu Zeit aber zu revidierenden Sätzen zu übernehmen, und zwar bis zu den Mengen, die sie im Durchschnitt in den Jahren 1901/02, 1902/03, 1903/04 vom Kohlen-Syndikat für eigene Rechnung gekauft, mit eigenem Schiffsmaterial verfrachtet und im Interessengebiet der Vereinigung abgesetzt hatten. Umgekehrt erhielten sie aber auch Anspruch auf diese Mindesttransportmengen. Für etwaigen weiteren Bedarf an Transportmitteln tritt das Kontor an den offenen Markt heran. Anderseits haben die Reederfirmen für die Ausnutzung ihres Schiffsparks über die vertraglichen Verpflichtungen hinaus völlig freie Hand. Nach dem Durchschnitt des Betriebes in den vorerwähnten 3 Jahren richtet sich auch die Beschäftigung, die das Kontor den Verladebetrieben und Briketfabriken seiner Beteiligten zukommen lässt.

Der Absatz des Kohlenkontors erfolgt nun entweder in direktem Verkehr mit den Verbrauchern oder aber durch Vermittlung des, hier also die „zweite Hand“ darstellenden Handels. Die Bedienung grösserer Selbstverbraucher behält sich das Kontor vor, ohne dies grundsätzlich durchzuführen. Dagegen ist der Kreis der dem Handel freigegebenen Geschäfte hier viel enger gezogen als beim Syndikat, und im allgemeinen soll — besondere Verhältnisse bedingen natürlich auch Ausnahmen von dieser Regel — dem Handel nur die Bedienung der Werke zufallen, die unter 600 t Jahresbedarf haben. Dieser erhebliche Unterschied ist erklärlich, wenn man berücksichtigt, dass das Kontor ja den Grosshandel selbst, in einem Organ vereinigt, bedeutet. Den vom Kohlenkontor kaufenden Händlern, die, wie bemerkt, teilweise seine eigenen Beteiligten sind, überweist es — analog dem Verfahren des Syndikats seinen Grosshändlern gegenüber — bestimmte

im allgemeinen nach dem bisherigen Vertrieb sich richtende Absatzgebiete. Soweit die Handelsfirmen mindestens 6000 t im Jahre abzusetzen vermögen, geniessen sie die Grundpreise des Kontors, den Händlern mit geringerem Absatz werden Preisaufschläge von M. 0,10 bis M. 0,50 die Tonne berechnet. Dies hat natürlich zur Folge, dass viele der kleineren Händler nicht direkt vom Kontor kaufen, sondern sich an den Grosshandel als Vermittler wenden, dem sie, wenn überhaupt, so doch nur wenig höhere Preise zu zahlen haben, welcher Nachteil aber wieder dadurch teilweise ausgeglichen wird, dass der Grosshandel es mit den Verkaufs- und Lieferungsbedingungen — hier besonders hinsichtlich der Abnahme und Zahlung — nicht so genau nimmt wie das Kontor, das genötigt ist, überall mit gleichem Masse zu messen. So verlangt das Kohlenkontor von den mit ihm arbeitenden Händlerfirmen regelmässige Abnahme und bedingt ferner eine sich nach den durchschnittlichen Bezügen richtende Sicherstellung, was aber manchem Händler unbequem oder gar unmöglich ist. Dass der direkte Verkehr des Kontors mit dem Handel infolge dieser Umstände sich immerhin nur auf einen Teil der Ruhrkohlen vertreibenden Firmen erstreckt und selbstverständlich vor allem die leistungsfähigeren umfasst, bewirkt eine wesentliche Vereinfachung des Verkaufsgeschäftes des Kontors. Wird nun schon durch die Beschränkung des Wettbewerbes auf wenige im grossen ganzen auch hinsichtlich des Preises gleich gestellte Händler im selben Bezirk dem Handel ein angemessener Gewinn gewährleistet, da doch alle verdienen wollen und auf die Dauer keiner zu Einkaufspreisen oder gar darunter zu verkaufen Lust haben wird, so geht das Kontor hier sogar noch einen wesentlichen Schritt weiter, indem es für den Verkauf seiner Erzeugnisse den Händlern die Einhaltung bestimmter Mindestaufschläge vorschreibt, eine Bestimmung, durch die das Kohlengeschäft eine viel solidere Grundlage erhalten hat. Vereinigungen der Platzhändler zur Wahrung gemeinsamer Interessen steht das Kontor durch-

aus freundlich gegenüber und begünstigt solche lokalen Organisationen, indem es allen von ihm direkt oder indirekt beziehenden Händlern des betreffenden Platzes den Beitritt zu diesen Vereinen nahelegt, jedenfalls aber ihnen die Einhaltung der von den Vereinen festgesetzten Verkaufspreise und sonstiger Bestimmungen zur Pflicht macht. Wird hierdurch dem Händler im lokalen Absatz ein seiner Arbeit angemessener Nutzen gesichert, so geschieht dies doch nicht zum Nachteil der Verbraucher, da die mit Verlusten verbundenen zu billigen Verkäufe doch schliesslich wieder den Versuch auslösen, sie durch unlautere Geschäftsgebräuche wettzumachen. Das anderseits die Preise der Platzhändler-Vereinigungen das gebührende Mass nicht überschreiten, dafür wird durch das Kohlenkontor ebenfalls gesorgt, indem es die Preisstellungen prüft und ihr Inkrafttreten von seiner Genehmigung abhängig macht. Ist das Kontor so bedacht, berechtigten Ansprüchen des Handels Rechnung zu tragen, so verschliesst es sich anderseits durchaus nicht aus Verbraucherkreisen kommenden, auf Vereinfachung und Verbilligung des Kohlenbezuges durch Umgehung des Handels hinzielenden Wünschen. Mag auch der Handel in vielen Fällen — dies gilt vor allem auch für den Kleinverkauf — als nicht entbehrlich erscheinen, so ist es volkswirtschaftlich doch nur erstrebenswert, dem Konsumenten durch Verkürzung des Bezugsweges die Kohle zu verbilligen. Freilich ist durchaus nicht immer mit der Vereinfachung der Beziehungen zwischen Konsumenten und Produzenten auch die Gewähr für die Verbilligung der Produkte gegeben, verursacht vielmehr unter diesen Umständen diese Art des Bezuges keine geringeren, wenn nicht gar noch grössere Unkosten als der Umweg über den Händler. Jedenfalls aber finden derartige Bestrebungen beim Kohlenkontor kein Hindernis. Einmal hat es, wie schon bemerkt, die Möglichkeit des direkten Bezuges nur wenig eingeschränkt. Schon ein 600 t-Bedarf genügt dazu als Voraussetzung, ja selbst das Ersuchen noch kleinerer Selbstverbraucher um direkten

Verkehr pflegt es zu berücksichtigen, wenn dies ohne Unzuträglichkeiten möglich ist. Sodann finden auch die Bestrebungen der genossenschaftlich organisierten Verbraucher bei ihm volles Verständnis, und die Zahl und der Umfang seiner Verträge mit Genossenschaften, mag es sich hierbei um private Hausbrandkohlenverbraucher oder kleine landwirtschaftliche oder gewerbliche Konsumenten handeln, ist recht beträchtlich. Das Kohlensyndikat hatte gegen einen direkten Verkehr seinerseits mit derartigen Genossenschaften zunächst gewichtige Bedenken gehabt und es hat sich erst in den späteren Jahren, nachdem in den kontradiktatorischen Verhandlungen auch dieser Punkt eine eingehende Erörterung gefunden hatte, entschlossen, den Genossenschaften gegenüber eine andere Stellung einzunehmen. Die Bedingungen, unter denen das Kontor direkt an Selbstverbraucher liefert, unterscheiden sich im allgemeinen nicht von den für Händler geltenden. Hinsichtlich der Abnahme allerdings — dem Handel ist, wie gesagt, ungefähr gleichmässiger Bezug vorgeschrieben — passt es sich mehr dem jeweiligen Bedarf der Werke an. Von der Stellung einer Kaution pflegt es bei Selbstverbrauchern Abstand zu nehmen. Den gleichzeitigen Mitbezug fremder Erzeugnisse schliesst es auch bei den direkten Werksabnehmern aus, was sich freilich wieder nur gegen nichtsyndikatliche Ruhrkohlen und englische Kohlen richtet. Die einschränkende Bestimmung fällt überhaupt weg, wenn das Kontor nicht in der Lage sein sollte, den Bedarf des Verbrauchers rechtzeitig oder in genügendem Umfange zu decken.

Nachdem schon auf eine lange Reihe von Jahren zurück die Tätigkeit der beiden Organisationen — Kohlen-Syndikat und Kohlenkontor — überblickt werden kann, darf man, wie gesagt, über ihre Bedeutung, ihren wirtschaftlichen Wert schon ein abschliessendes Urteil fällen. Im ersten Jahrzehnt seines Bestehens ist das Kohlen-Syndikat manchem heftigen Angriff ausgesetzt gewesen. Parlamente und Regierungen, Wissenschaft und Presse, nicht zuletzt

seine eigenen Abnehmer haben seine Geschäftsführung beständig einer scharfen Kritik unterzogen, im besonderen seine Preispolitik oft in der leidenschaftlichsten Weise bekämpft. Zum grossen Teil werden diese allgemeinen Angriffe durch die in jenen Jahren über die in Deutschland damals erst im Aufkommen begriffenen Kartelle überhaupt herrschenden Anschauungen zu erklären sein, die in dieser Wirtschaftsform vielfach kaum etwas anderes erblickten als den Versuch der Monopolisierung der Produktion und damit der Ausbeutung der Konsumenten. Erst als man sich im Laufe der Zeit mit den Kartellen eingehender beschäftigte, sie der Oeffentlichkeit gegenüber den Charakter des Geheimnisvollen verloren und es sich zeigte, dass sie besser waren als ihr Ruf, ist auch eine ruhigere, vorurteilsfreiere und mehr sachgemässe Beurteilung des Kohlen-Syndikats an die Stelle der früheren, meist unbegründeten, zum mindesten aber weit übertriebenen Angriffe getreten. Mögen auch dem Syndikat besonders in den ersten Jahren seines Bestehens Irrtümer unterlaufen sein, in den kontradiktatorischen Verhandlungen im Jahre 1903 hat es den Beweis erbringen können, dass seine Geschäftspolitik eine unparteiische Kritik nicht zu scheuen brauchte. Seit dieser Zeit sind die Organisation des Kohlen-Syndikats und seine Geschäftsgrundsätze immer mehr der Öffentlichkeit bekannt geworden, und es ist heute ein völliger Umschwung der öffentlichen Meinung festzustellen. Nichts vermag dies vielleicht besser zu kennzeichnen als die vom preussischen Handelsminister am 20. Mai im preussischen Landtage abgegebene Erklärung: „Es stehe zu befürchten, dass ein Zusammenbruch des Kohlen-Syndikats einen Kampf aller gegen alle entfesseln und dadurch zu Zuständen führen werde, die nicht nur die Erträgnisse des Bergbaues, zumal bei den schwächeren Werken, in Frage stellen, sondern auch die Beschäftigungs- und Lohnverhältnisse der Bergarbeiter höchst nachteilig beeinflussen und auf diese Weise zu schweren wirtschaftlichen und sozialen Erschütterungen führen würde. Der aus dem Preissturz sich ergebende

vorübergehende Nutzen für den Kohlenverbraucher würde zu den geschilderten Nachteilen in keinem Verhältnis stehen“. Oder auch die einige Tage zuvor von einem Mitglied der Budgetkommission des preussischen Landtags erfolgte Erklärung: „dass seine politischen Freunde hinsichtlich der Stellung des Staates zum Kohlen-Syndikat prinzipiell in Zukunft einen anderen Standpunkt einnehmen würden, als sie ihn früher eingenommen hätten . . . Die veränderte Stellung seiner Freunde sei besonders veranlasst durch die unbestrittene Tatsache, dass, nachdem das Syndikat einmal solange ausgleichend gewirkt habe, es zu sehr gefährlichen Krisen allgemeiner Art kommen würde, wenn es nicht gelänge, das Syndikat wieder in Ordnung zu bringen.“ So wird also heute das Kohlen-Syndikat als eine volkswirtschaftlich notwendige Einrichtung anerkannt. Nicht verlangt man mehr wie ehedem seine Auflösung, im Gegenteil, man tritt nachdrücklich für seine Erneuerung ein und empfiehlt jetzt sogar dem Fiskus den Beitritt.

Worin liegt nun die Bedeutung des Syndikats? Den Produzenten brachte es — und das war ja auch der erste und eigentliche Zweck seiner Gründung — endlich angemessenen Gewinn, das im Bergbau angelegte Kapital konnte nunmehr mit Nutzen arbeiten. Wenn die Gewinnergebnisse der Zechen recht verschieden ausfallen, ja auch nicht verhütet werden konnte, dass einige — freilich nur ganz wenige — Betriebe zeitweise auch jetzt ohne Gewinn blieben — der Aufkauf kleinerer Zechen durch Grossbetriebe lediglich zur Erhöhung der Beteiligungsziffer hängt damit zum Teil zusammen —, so liegt das in der Verschiedenheit des Aufbaues der Werke, besonders auch der Lagerungsverhältnisse, und damit der Gestehungskosten Mit den besseren Erträgnissen im Bergbau haben auch Förderung und Absatz einen ungeahnten Aufschwung genommen, freilich ist da auch die allgemein günstige Entwicklung unserer volkswirtschaftlichen Verhältnisse, so vor allem in der Eisenindustrie, dem Syndikat zu Hilfe gekommen; denn eine Voraussetzung für die in den letzten

20 Jahren auf nahezu das Dreifache gestiegene Produktion der Syndikatszechen war natürlich auch eine entsprechende Aufnahmefähigkeit der Verbraucher. An der Hebung des Ruhrbergbaues — dies gilt nicht zuletzt auch für die technischen Fortschritte, die der Bergwerksbetrieb genommen — hat das Syndikat also gewaltigen Anteil und damit auch ein nicht unwesentliches Verdienst um unsere gesamte Volkswirtschaft. Der günstige Einfluss des Syndikats auf die technische Entwicklung — direkt hat das Syndikat dies freilich nicht bewirkt, da es sich um die Betriebsgestaltung der einzelnen Verbandszechen nicht kümmert — verdient um so mehr Hervorhebung, als die fast allgemein geltende Anschauung technische Fortschritte nur hervorgehen lassen will aus dem Bestreben im freien Wettbewerb stehender Produzenten, durch Verbesserungen im Betrieb und damit billigere Produktion den Konkurrenten niederzuringen. Es ist aber nicht einzusehen — und das Kohlen-Syndikat liefert dafür auch den Beweis —, weshalb nicht auch die kartellierten Produzenten auf Vereinfachung und damit Verbilligung der Erzeugung hinarbeiten sollten, die ihren Gewinn doch nur erhöhen kann. Der Gegenpol des freien Wettbewerbes, der Trust, dürfte die Richtigkeit dieser Anschauung dartun, denn sein, sagen wir ruhig, volkswirtschaftlicher Vorzug besteht ja nicht zuletzt gerade in der durch ihn gegebenen Möglichkeit, den grössten Nutzeffekt mit dem geringsten Aufwand an Kapital und Arbeit zu erzielen. Eine Produktions-Vereinfachung und Verbilligung, wie sie ein Trust vornehmen kann, die aber natürlich die Ausschaltung, die Stillsetzung der weniger vorteilhaft arbeitenden Betriebe zur Folge haben muss, hat das Syndikat nicht herbeigeführt. Dass die zahlreichen unmodern eingerichteten oder schlechtere Lagerungsverhältnisse aufweisenden Gruben, die im freien Wettbewerb von ihren grossen, weit leistungsfähigeren Konkurrenten erdrückt worden wären, noch fortbestehen konnten, haben sie im Gegenteil nur dem Syndikat zu verdanken. Mit dem Durchhalten dieser weniger produktiven Werke durch das Syndikat

ist nun auch verbunden eine Schonung der im Boden ruhenden Kohlenreserve, wie ja überhaupt die Syndizierung der Produktion dem Raubbau Abbruch getan hat. — Als ein volkswirtschaftlicher Gewinn ist ferner zu buchen die durch das Syndikat in die Wege geleitete Absatz-Vereinfachung und die damit verbundene Kräfteersparnis. — Der krisenmildernden Wirkung des Syndikats sei noch gedacht. Dass bei den beiden Krisen im deutschen Wirtschaftsleben im verflossenen Jahrzehnt der Uebergang von der Hochkonjunktur zum Tiefstand sich allmählich vollzog, schwere Rückschläge im allgemeinen ausblieben, ist zweifellos neben anderen Kartellen vornehmlich dem Kohlen-Syndikat zu verdanken. Ein Allheilmittel gegen Krisen darf freilich in dem Syndikat nicht erblickt werden.

Einen ganz besonders günstigen Einfluss hat das Syndikat auf die wirtschaftliche Lage der Bergarbeiter gehabt. Gab es den Zechen Gewinn, so setzte es sie damit auch in den Stand, ihren Arbeitern bessere Löhne zu zahlen. Es ist denn auch eine unbestreitbare Tatsache, dass der grösste Teil der Preiserhöhungen den Bergarbeitern zugeflossen ist. Mögen auch jetzt noch die Löhne Schwankungen unterworfen sein, wie sie eben die wechselnden Konjunkturverhältnisse mit sich bringen müssen, so zeigt sich doch in der Gesamtrichtung die Tendenz zum Steigen, und entsprechend den Syndikatspreisen weist auch die Lohnkurve immerhin eine gewisse Stetigkeit auf. Die Besserstellung der Arbeiter kommt ferner auch in der regelmässigeren, weniger Betriebseinschränkungen unterworfenen Beschäftigung zum Ausdruck. Dass die gewaltigen sozialen Lasten, die unsere Gesetzgebung im Laufe der Jahre dem Unternehmertum auferlegt hat, vom Ruhrbergbau nicht hätten übernommen werden können, wenn nicht durch das Syndikat seine wirtschaftliche Lage so erheblich verbessert worden wäre, steht ausser allem Zweifel. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Syndikats zeigt sich also auch in den Arbeiterverhältnissen. Dass trotz dem ewigen wohl nie ganz überbrückbaren Gegensatz

zwischen Unternehmertum und Arbeiter gerade im Lager der Bergarbeiter das Syndikat schliesslich ebenfalls eine gerechtere Beurteilung gefunden hat und ihm auch hier die gebührende Würdigung zu Teil geworden ist, kann denn auch nicht als verwunderlich erscheinen.

Wie werden nun aber durch das Syndikat die Interessen der Verbraucher berührt, die sich in erster Linie auf die Preise erstrecken, die sie zahlen müssen? Zugegeben, dass die Konsumenten aus dem freien Wettbewerb der Bergwerke zunächst ihren Vorteil hatten, nämlich niedrige Preise. Dem stand aber der Nachteil des fortwährenden, meist unberechenbaren Wechsels zwischen Hoch- und Tiefstand der Preise, je nach der Marktlage, gegenüber, der ganz erhebliche Unterschiede mit sich brachte. Hier sei nur erinnert an die masslos hohen Preise, die die Zechen und mehr noch der Handel vor Syndikatszeiten bei starker Nachfrage — wie in den Hochkonjukturjahren 1872/73 und 1890/91 — die Verbraucher haben zahlen lassen. Dagegen hat die Stetigkeit der Preise doch ihre grossen Vorzüge und für diejenigen Verbraucher noch besondere Bedeutung, die nicht Nurkonsumenten sind, sondern die Kohle als Hilf- oder Rohstoff für ihre Produktion verwenden. Denn ihre Preiskalkulation erhält sichere, länger gleichbleibende Unterlagen, ein um so grösserer Vorzug, als ja auch der Konkurrent im Einkauf der Kohle nicht besser gestellt sein kann. Voraussetzung ist freilich, dass die nicht auf dem freien Markt entstehenden, sondern von der Verkaufsorganisation festgesetzten Preise sich in angemessenem Rahmen bewegen. Die Preispolitik des Kohlensyndikats, die natürlich nicht einseitig vom Standpunkt der Verbraucher beurteilt werden darf, ist aber anerkanntermassen stets massvoll gewesen und hat auch den bestehenden Verhältnissen jeweils Rechnung getragen.

Bleibt noch zu erwähnen, wie der Handel, der Vermittler zwischen Bergbau und Verbraucher, mit dem Syndikat gefahren ist. Auch er hat keinen Anlass über seine, allerdings gänzlich veränderte Lage zu klagen. Ein an-

gemessener Gewinn wird ihm, wie wir schon sahen, vom Syndikat sozusagen gewährleistet, in seinem Besitzstand ist er geschützt. Seine Selbständigkeit büsste er dafür freilich zum grossen Teil ein. Wo er aber vom Syndikat ausgeschaltet wurde, indem dieses in direkte Beziehungen zu Grosskonsumenten trat, hat es sich eben um Beseitigung eines entbehrlichen, nur unnötige Kosten verursachenden Vermittlertums gehandelt. Uebrigens hat wohl auch der Handel dafür manchen Ersatz gefunden und seine Kräfte auch weiter voll verwerten können infolge des in gewaltigem Masse gestiegenen allgemeinen Bedarfes. Dass der Handel die Vorteile, die ihm das Kohlensyndikat gebracht hat, wohl zu würdigen weiss, lassen die vom Zentralverband der Kohlenhändler Deutschlands wiederholt abgegebenen Erklärungen erkennen, von denen eine hier angeführt sein mag: „Der berufsmässige Kohlenhandel steht der Entwicklung der Kohlensyndikate und deren Unterverkaufzentralen freundlich gegenüber und konstatiert eine andauernde Rücksichtnahme derselben auf die Lebensinteressen des soliden arbeitsamen Handels. Ein fester Bestand gut geleiteter Syndikate bildet die Garantie für eine gesunde Entwicklung auf allen Wirtschaftsgebieten. Ein harmonisches Zusammenarbeiten zwischen Kohlensyndikaten, Kohlengross- und Kohlenplatzhandel tritt immer mehr in die Erscheinung. Der industrielle aber auch der Hausbrandkonsum ist in Bezug auf Streiks und zweckentsprechende Belieferung gesicherter denn je. Die Preisentwicklung darf ausserordentlich normal genannt werden. Aus all diesen Gründen ist eine Erneuerung des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats nur zu wünschen.“ Also selbst der Handel, der, so könnte man glauben, aus der Uneinigkeit der Produzenten Vorteile ziehen würde, erklärt sich für Ordnung und Organisation. Ganz richtig erwähnt derselbe Zentralverband bei einer anderen Gelegenheit, „dass dem grossen wie dem kleinen Kohlenverbrauch an einer erzwungenen spekulativen Betätigung des Handels kaum etwas liegen könne.“

So hat das Kohlensyndikat einen weittragenden, überaus günstigen Einfluss auf die Entwicklung unseres nationalen Wirtschaftslebens ausgeübt. Wie steht es nun mit der wirtschaftlichen Bedeutung der Kohlenhandelsgesellschaften, im besonderen des Kohlenkontors? Welche Vorteile die Errichtung dieser Absatzorgane des Syndikats ihm und dem beteiligten Handel brachte, sahen wir schon. Aber auch die Verbraucher haben sich durch diese Regelung des Absatzes der Syndikatsprodukte unleugbar manche Vorzüge ergeben. War schon mit der Gründung des Syndikats in die Versorgung des Konsums eine gewisse Einheitlichkeit getreten, und hatte sich seitdem die Preisbewegung ruhiger gestaltet, beides wesentliche Faktoren für den industriellen Kohlenverbrauch, so hat sich diese Absatz- und Preispolitik des Syndikats doch erst mit Hilfe der Handelsgesellschaften ganz durchsetzen können. Freilich hat es an Angriffen auf diese Organisationen nicht gefehlt, und hier und da mögen auch Klagen nicht unberechtigt gewesen sein. Es ist aber auch erklärlich, dass Unternehmungen von einer so grossen Bedeutung für das Gesamtwohl nicht immer die Interessen, die Wünsche aller im gleichen Masse berücksichtigen können, sich vielmehr stets Unzufriedene finden werden.

Interessant ist es auch, dass während die Urteile der Verbraucher, der Abnehmer der Handelsgesellschaften, über diese im grossen ganzen günstig lauteten, ihnen manches Lob gespendet wurde, gerade in den Kreisen der Produzenten, der Zechen, abfällig urteilende Stimmen über sie laut geworden sind. Hier glaubte man den Grund eines zeitweiligen Rückganges des Absatzes in zu hohen Gewinnen der Handelsgesellschaften erblicken zu müssen, während die Ursache eben in der Abnahme des Bedarfs lag. Denn mit Preisherabsetzung allein lässt sich bei Kohlen in Zeiten wirtschaftlichen Tiefstandes der Konsum nicht wecken. Dem Absatz der Syndikatskohlen sind übrigens die Angriffe aus dem eigenen Lager wenig dienlich gewesen. Sie waren nur zu geeignet, die Ansprüche der Verbraucher, die ohnedies bei rückgängiger Konjunktur in die Höhe zu gehen pflegen, über die Gebühr wachsen zu lassen. Mancher Uebergang zur Konkurrenz des Syndikats war nur die Folge. Damals traten auch Vorschläge auf, die Organisation der Handelsgesellschaften völlig umzugestalten, aus den selbständigen Gesellschaften Unterabteilungen des Syndikats zu machen. Offenbar wurde dabei aber zu wenig berücksichtigt, dass der in den Handelsgesellschaften verkörperte Grosshandel es doch schliesslich war, der in Vorsyndikatszeiten den Ruhrprodukten zu Absatz verholfen hat, mag er schliesslich auch damit vor allem seine eigenen Vorteile verfolgt haben. Ob dem Handel dieses moralische Recht auf unbegrenzte Zeit zusteht, ob er billigerweise auch dauernd Anspruch machen kann auf den ihm zufliessenden Zwischengewinn, ist allerdings eine andere Frage. Allerdings erheben sich dann wieder berechtigte Zweifel, ob ein rein syndikatliches Organ mit, man möchte fast sagen, behördlichem Charakter im Stande wäre, den Vertrieb der Ruhrkohle mit demselben Erfolg zu besorgen, wie der beweglichere, den jeweiligen Verhältnissen sich weit besser anschmiegende Grosshandel.

Waren es also, wie gesagt, die Kohlenhandelsgesellschaften, die eine den Intentionen des Syndikats entsprechende Versorgung des Konsums erst durchzuführen vermochten, so gilt dies ganz besonders vom Kohlenkontor. Denn vor seiner Gründung waren infolge des grossen Einflusses der Schiffsfrachten auf die Preisgestaltung in Süddeutschland die Zustände auf dem Kohlenmarkt trotz Syndikat völlig verworren, und erst mit dem Kohlenkontor erhält der Markt eine festere Gestalt, erst jetzt verliert die Preisbewegung ihren heftig schwankenden Charakter. Die besondere Bedeutung des Kohlenkontors, sein hoher wirtschaftlicher Wert liegt sodann in der weiteren Vereinfachung der Versorgung, in der Möglichkeit der Kostenverbilligung. Seine Einrichtungen gestatten ihm auch, nicht nur die Interessen der Produzenten, der Schiffahrt und des Handels wahrzunehmen, sondern auch — und dies ist umso-

mehr zu betonen, als oft das Gegenteil behauptet worden ist — den individuellen Bedürfnissen der Verbraucher sich anzupassen und ihren Wünschen Rechnung zu tragen. Wie sich nun auch fernerhin die Verhältnisse gestalten mögen, den Kohlenhandelsgesellschaften, vornehmlich aber dem Kohlenkontor, ist ein grosser wirtschaftlicher Wert zuzusprechen. Und ob diese Absatzorganisationen zweckmässiger anderen Verkaufseinrichtungen Platz machen, darf als mehr wie fraglich erscheinen.

Stehen, wie schon erwähnt, den Bestrebungen zur Erneuerung des Kohlensyndikats vor allem zwei grosse Hindernisse entgegen, einmal die Frage der Beteiligung und sonstigen Stellung der Aussenseiter, in erster Linie des Ruhrfiskus, mit ihrer gewaltig gestiegenen Förderung, zum anderen die äusserst schwierige Hüttenzechenfrage, kommt es dort darauf an, die jedenfalls nicht übermässig bescheiden ausfallenden Ansprüche und Sonderwünsche der neuen Zechen auf ein angemessenes Mass zurückzuführen und mit den Gesamtinteressen und den wohlerworbenen Rechten der alten Syndikatsmitglieder in Einklang zu bringen, gilt es hier, zwischen Hüttenzechen und reinen Zechen zu vermitteln und einen Weg zu finden, der billigen Forderungen beider Gruppen möglichst weit Rechnung trägt, so haben im Kohlenkontor die inneren Verhältnisse im Laufe der Jahre, besonders aber in jüngster Zeit, derart einschneidende Aenderungen erfahren, dass sie bei einer Erneuerung des Kontors, das ja mit dem Syndikat zu Ende geht, auf seine zukünftige Gestaltung unmöglich ohne erheblichen Einfluss bleiben können. Es wurde schon erwähnt, dass an der Gründung des Kohlenkontors in erster Linie die grossen Reederzechen wirksam beteiligt waren, und dass sie mit dem Syndikat im Kontor eine schon in der Besetzung des Aufsichtsrates zum Ausdruck kommende Vormacht-Stellung einnehmen. Wie überall im modernen Wirtschaftsleben so hat sich auch im Kohlenkontor die Konzentrationsidee durchgesetzt. Die in der Zusammensetzung des Kontors erfolgten Veränderungen

sind einerseits zurückzuführen auf Bestrebungen beteiligter Grossfirmen, durch Ankauf kleinerer Beteiligten ihre Stellung zu befestigen — so gliederte sich Math. Stinnes nach und nach nicht weniger als 7 Firmen an mit einer Gründungsbeteiligung von zusammen 738 800 t — anderseits aber, und zwar gerade in neuester Zeit, auf die Neigung grosser Syndikatszechen, zur Stärkung ihrer Position, besonders für den Fall der Nichterneuerung des Syndikats, an Kohlenhandels- und Reederfirmen sich anzuschliessen, für die hinwiederum in einer Verschmelzung mit Kohlengruben ebenfalls grosse Vorteile liegen, so vor allem der, bei einem etwaigen Aufhören des Kohlenkontors für den freien Wettbewerb Rückhalt an grossen Zechen zu besitzen und für ihren Schiffspark eine dauernde, regelmässige Verwendung zu haben. Die Beteiligung an einer leistungsfähigen Reederei oder gar der Erwerb einer solchen hat für die Zechen eine weitere Bedeutung, dass sie dadurch die Mittel erhalten, die durch den demnächst in Betrieb kommenden Rhein-Herne-Kanal sich ergebende Möglichkeit der Abfuhr ihrer Erzeugnisse auf dem Wasserwege bis zum Rhein und der Nordsee vorteilhaft zu benutzen. Aus dem Bestreben, unmittelbaren Einfluss zu gewinnen auf die Kohlenverschiffung und den Kohlenhandel, gingen ja auch bereits der Ankauf der Firma Gebr. Kannengiesser durch die Harpener B.-A.-G. und die Angliederung von Raab, Karcher & Co. an die Gelsenkirchener B.-A.-G. hervor, welche beiden Vereinigungen nun ja schon weit zurückliegen. Erst in jüngster Zeit haben sich dann, offenbar unter dem Eindruck der Schwierigkeiten bei den Syndikatserneuerungsverhandlungen, weitere Verschmelzungen vollzogen, welche die Aufstellung auf Seite 126 näher bekennzeichnet.

Das Beteiligungsverhältnis der beiden Gruppen im Kohlenkontor, hier der Reederzechen, dort der freien Reedereien oder Kohlengrosshandlungen, hat sich also ganz wesentlich verschoben. Wie aus der Aufstellung auf Zahlentafel 42 ersichtlich, stellt sich die Beteiligung der

Gesellschafter	Vereinigt mit	Beteiligung (ab 1. IV. 13)
Winschermann & Co.	Gewerkschaft König Ludwig	289 800 t
Fr. Wilh. Liebrecht	Gutehoffnungshütte	108 360 t
H. Paul Disch	Concordia	162 120 t
Gebr. Dörtelmann	Constantin der Grosse	104 160 t
Stachelhaus & Buchloh	"	257 600 t
Ad. Thomae	Ewald	154 280 t
Gebr. Engels & Co.	"	73 640 t
Jul. de Gruyter	König Wilhelm	280 000 t
Hennenbruch & Haumann	"	87 920 t
Ad. Harloff	(Graf Bismarck mit 51% beteiligt) (Friedrich der Grosse mit 25% beteiligt)	310 800 t
Gg. Reitz	Köln-Neuessener B.-V.	125 440 t
Jos. Schürmann	Arenberg'sche A.-G. für Bergbau- u. Hütten-Betrieb	70 000 t

Reederzechen, die ja freilich schon von Anfang an das Uebergewicht besassen, jetzt auf 84,6%, der Anteil der unabhängigen Firmen aber nur auf 15,4% der Gesamtbeteiligung. Ihre Bedeutung im Kontor ist somit auf ein Minimum zusammengeschrumpft, zudem ist der Aufsauge-Prozess wahrscheinlich noch nicht abgeschlossen. Wenn nun auch die Verschmelzungen — die übrigens nicht alle in der gleichen Form erfolgt sind — von Zechen mit Reedereien und Kohlengrosshandlungen in erster Linie Vorsorge treffen wollen für eine etwa anbrechende syndikatlose Zeit, so sind die von den Zechen hierfür notgedrungen aufgewandten Geldmittel denn doch zu beträchtlich, als dass die damit erkauften Vorteile für den Fall der Nichterneuerung des Kohlenkontors ein hinreichendes Aequivalent darstellten. Offenbar geht vielmehr mit dem Streben der Zechen nach Unabhängigkeit in der Wasserverfrachtung ihrer Erzeugnisse Hand in Hand das Verlangen, bei einem Wiederzustandekommen des Kohlenkontors sich einen

Einfluss zu sichern auf die Geschäftsführung und Anteil zu haben an dem Gewinne dieser Handelsgesellschaft. Das volkswirtschaftlich Bedeutsame in dem sich vollziehenden Umwandlungsprozess liegt nun daran, dass die Produzenten, die Zechen, längst schon, wie wir sahen, Beherrscher des Handels, jetzt auch den Wassertransport der Kohle in ihre Hände bekommen. In welcher Form auch das Kohlenkontor wieder erneuert werden mag, in ihm wird sich noch weit weniger als bisher der unabhängige Grosshandel, die selbständige Rheinschiffahrt verkörpern, sondern die Kohlenproduktion selbst.

Dass dem Kohlensyndikat angehörende Zechen sich am Kohlenkontor beteiligte Reeder- und Kohlenhandelsfirmen angliedern und die damit verbundenen grossen Geldopfer nicht glauben scheuen zu sollen, ist in Anbetracht der sich daraus zweifellos ergebenden Vorteile nur verständlich. In noch höherem Masse aber als bei den Syndikatszechen muss bei den aussenstehenden Gruben das Verlangen sich geltend machen, sich nach dieser Richtung für die nächste Zukunft zu sichern. Der bei weitem grösste der Aussenseiter, der preussische Ruhrfiskus, setzte denn auch das Bestreben der Stärkung seiner Stellung schon vor einigen Jahren in die Tat um, indem er 1911 mit der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Köln ein Abkommen traf, wonach er ihr für die Dauer von 7 Jahren (vom 1. April 1912 ab) die Beförderung der in den staatlichen Gruben des Ruhrbezirks gewonnenen Kohlen insoweit übertrug, als für deren Absatz die Rheinwasserstrasse in Betracht kommt. Bei dem Abschluss dieses übrigens für die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft recht günstigen Transportvertrages sicherte sich der Fiskus zugleich das Bezugsrecht auf die Mehrheit der Aktien, und von diesem Recht machte er schon sehr bald darnach Gebrauch. Die Bedeutung dieser Aktion ist um so höher einzuschätzen, als mit der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft zwei andere grosse Transportunternehmungen zusammenhängen, die Mannheimer Lagerhausgesellschaft

und die Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft. Der preussische Fiskus hat damit einen Schiffahrtskonzern unter seine Kontrolle gebracht, der über eine Rheinflotte von 29 Schleppdampfern, 21 Güterbooten und 164 Schleppkähnen mit 150000 t Ladefähigkeit verfügt, und nimmt somit in der Rheinschiffahrt einen ersten Platz ein. Der Hauptzweck des Vorgehens des preussischen Bergfiskus war offenbar der, seine Stellung auch im Kohlenverkehr auf dem Rhein zu verbessern, dies zumal im Hinblick auf die bevorstehenden Verhandlungen zur Erneuerung des Syndikats und des Kohlenkontors. Dass der Fiskus so rasch zugriff und die Aktienmehrheit erwarb, wird wohl mit in der Besorgnis zu suchen sein, dass ein grosses Unternehmen der Kohlen- und Eisenindustrie, nämlich die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Aktien-Gesellschaft sich die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft angliedern werde. Tatsächlich hat jetzt neben dem Fiskus diese Montanunternehmung kraft ihres beträchtlichen Aktienbesitzes — mehr als $^1/_4$ — ebenfalls grossen Einfluss auf die Leitung der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft. Diesem nicht nur für den Kohlentransport und Kohlenhandel als auch überhaupt für die weitere Entwicklung der Rheinschiffahrt so wichtigen Zusammenschluss folgte bald ein zweiter, nämlich die Interessen-Vereinigung der Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft vorm. Fendel und der Bad. Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport, zu denen noch die Speditions- und Schiffahrts-Firma Theodor Fügen in Ludwigshafen a. Rh. gehört. Dieser Konzern besitzt 31 Schleppdampfer, 4 Güterboote und 180 Schleppkähne mit 202875 t Ladefähigkeit. Hat bei der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft der preussische Bergfiskus das Uebergewicht, so steht hinter dem anderen Konzern der badische Staat, der zwar keine Aktien erworben, sich aber ein dahingehendes Optionsrecht gesichert hat. Geldlich hat sich Baden insofern an der Vereinigung beteiligt, als es der vermittelnden Bank die erforderliche Summe zu $3^1/_2$% zur Verfügung stellte. Offenbar leitet

hierbei den badischen Staat die Absicht, gleich dem preussischen Fiskus im Rheinschiffahrtsverkehr ein Wörtlein mitsprechen zu können, und es erscheint nun auch nicht verwunderlich, wenn auch Bayern für die Wahrung seiner Interessen an der Rheinschiffahrt — wobei vor allem auch die Förderung des Aschaffenburger Umschlags nach Durchführung der Mainkanalisierung ins Auge gefasst ist — zu sorgen bemüht ist, und zwar geschieht dies durch den Konzern, in dessen Mittelpunkt die Schiffahrtsgesellschaft „Rhenania" steht. Diese Gruppe verfügt über 6 Schleppdampfer, 35 eigene und 40 dauernd angemietete Kähne mit einer Ladefähigkeit von 98000 Tonnen. Der bayr. Staat förderte den Zusammenschluss durch Gewährung eines niedrig verzinslichen Darlehens von 2 Millionen Mark. Den Einfluss zu schildern, den die genannten drei Schiffahrtsgruppen auf die zukünftige Gestaltung der Rheinschiffahrt ausüben müssen, vor allem auch auf das finanzielle Ergebnis, das bisher im ganzen sehr unbefriedigend war und eine Besserung dringend erheischt, geht über den Rahmen dieser Abhandlung hinaus. Hier interessiert in erster Linie, inwieweit der Kohlentransport auf dem Rhein durch diese Konzentration in der Schiffahrt berührt wird. Dass der Anschluss des preussischen Fiskus an die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft vornehmlich dem Bestreben entsprang, für die Erzeugnisse der staatlichen Ruhrzechen eine vorteilhafte Beförderungsmöglichkeit auf dem Rhein zu sichern, darauf wurde schon hingewiesen. Dem Zusammenschluss der Rheinschiffahrtsgesellschaft vorm. Fendel und der Bad. Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport ging aber die Angliederung ersterer Gesellschaft an die Kohlengrosshandlung M. Stromeyer, Lagerhausgesellschaft, Konstanz, die grösste aussersyndikatliche Ruhrkohlen vertreibende Firma Süddeutschlands, voraus. Es ist selbstverständlich, dass auch sonstige ausserhalb des Syndikats stehende Ruhrzechen einerseits und an dem süddeutschen Geschäft interessierte Kohlengrosshandlungen anderseits für alle Eventualitäten

sich vorzusehen besorgt sind. Freilich ist von diesbezüglichen Bestrebungen oder gar Massnahmen bislang nur wenig in die Oeffentlichkeit gedrungen. Man darf aber mit Bestimmtheit annehmen, dass die in Betracht kommenden Interessenten nicht die Hände im Schoss ruhen lassen. Erwähnt mag werden, dass auch die Beförderung der Erzeugnisse der Zeche Diergardt seinerzeit der Rhein- und Seeschifffahrtsgesellschaft vertraglich übertragen wurde. Zu beachten ist ferner, dass einzelne Aussersyndikatszechen Mitgliedern des Syndikats und des Kohlenkontors nahestehen, so z. B. Lohberg, die Thyssen bezw. der Gewerkschaft Deutscher Kaiser gehört, an deren Rheinhafen sie auch angeschlossen ist. Die jüngst ins Leben gerufene Thyssen'sche Handelsgesellschaft in Bruckhausen soll offensichtlich vor allem dem Zweck dienen, die Produktion mit dem Transport und auch dem Handel in enge Verbindung zu bringen und sie unabhängig zu machen von anderen Reedereien. Eine der bedeutenderen nicht zum Syndikat und Kohlenkontor in Beziehung stehenden, aber auch Ruhrkohlen vertretenden Kohlengrosshandlungen, die Firma Hansen & Neuerburg in Strassburg, sucht ihre Stellung zu verbessern durch Einrichtung einer Reederei und Anschluss an eine Frankfurter Aussenseiterfirma. Also überall Bestrebungen der beteiligten Kreise, sich zu rüsten für die Zukunft, in erster Linie für den Fall der Nichterneuerung des Kohlenkontors. Hier mag darauf hingewiesen werden, dass der Vertrag des Bergfiskus mit der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft durchaus nicht als eine Vorbereitung oder Erleichterung des Anschlusses der staatlichen Ruhrzechen an das Syndikat und das Kohlenkontor angesehen werden darf, im Gegenteil, er ist nur zu geeignet, Schwierigkeiten in die Verhandlungen hineinzutragen. Wie seinerzeit schon vor Gründung des Kohlenkontors der in Betracht kommende Grosshandel, lediglich um sich eine möglichst hohe Beteiligungsziffer zu sichern, Geschäfte um jeden Preis zu machen suchte, wenn auch noch so grosse Verluste damit verbunden waren, so hat sich auch

in der jüngsten Zeit auf dem süddeutschen Kohlenmarkt ein gleiches Bestreben bei jetzt noch abseits stehenden Firmen bemerkbar gemacht, denn anders sind die zu wirklichen Verlustpreisen getätigten Verkäufe nicht zu erklären.

Wie schon erwähnt, ist die Produktion der dem Kohlensyndikat fernstehenden Ruhrzechen in den letzten Jahren ganz gewaltig gestiegen, und zwar gilt dies nicht allein vom Fiskus. Das rasche Wachstum der Aussenseiter, der immer gefährlicher werdende Wettbewerb musste naturgemäss beim Syndikat den Wunsch einer Einigung mit diesen auslösen. Die dahin zielenden im Jahre 1911 aufgenommenen Bestrebungen verliefen zuerst ergebnislos, nicht etwa dass auf der Gegenseite keine grundsätzliche Neigung zu einer Verständigung vorhanden gewesen wäre, nein auch hier war man sich der Nachteile der scharfen Konkurrenz, die zu befriedigenden Erträgnissen nicht führen konnte, wohl bewusst. Wunsch und Wille, dem Wettbewerb ein Ende zu machen, war auch hier vorhanden. Die Verhandlungen scheiterten vielmehr zunächst an den Forderungen einiger Gruben. Aber schon bald darnach, zu Anfang des Jahres 1912, kam eine Einigung zustande in der Gestalt eines Verkaufsabkommens des Syndikats einerseits und anderseits des Fiskus sowie der Zechen Auguste Victoria, Brassert, Hermann, Trier, denen sich nach und nach noch Emscher-Lippe, Teutoburgia, Victoria (Lünen), Westfalen, Maximilian, Fürst Leopold, Jakobi zugesellten. Wie hoch der Wert dieser Verständigung zu veranschlagen ist, erhellt allein schon aus der Tatsache, dass der Fiskus im Jahre 1913 nahezu $4^1/_2$ Millionen t Kohlen förderte und $1^1/_2$ millionen t Koks herstellte. Die Förderung der vorgenannten an dem Abkommen beteiligten privaten Gruben betrug 1913 über 5 Millionen t Kohlen und die Kokserzeugung 1.34 Millionen t. Freilich der Friede zwischen Fiskus und Syndikat war nur von kurzer Dauer, schon im Spätherbst desselben Jahres entschloss sich der preussische Handelsminister von der Erneuerung des Verkaufsabkommens abzusehen. Den Anlass dazu gab

ihm die vom Kohlensyndikat für 1913/14 vorgenommene Preiserhöhung, die er nicht billigen zu können meinte. Die anderen Zechen hielten dagegen an dem natürlich nur ein Provisorium darstellenden und den endgültigen Anschluss ans Syndikat vorbereitenden Abkommen fest, und einige weitere schlossen sich, wie schon bemerkt, ihm später noch an.

Der Absatz der Produkte des Fiskus sowie der privaten Aussersyndikatzechen, die dem Verkaufsabkommen nicht beigetreten sind, erfolgt nur zum kleinen Teile direkt, in der Hauptsache aber durch den Handel. So hat z. B. die Zeche Friedrich Heinrich zwei Verkaufsgesellschaften gegründet im Verein mit einigen Kohlenhandlungen. Eine grosse Kohlenhandelsfirma, die neuerdings auch im schlesischen Kohlenhandel Bedeutung erlangt hat, Wulff & Co. in Düsseldorf, hat die Jahresproduktion verschiedener aussenstehender Zechen für lange Jahre aufgekauft, eine andere Zeche direkt erworben. Der Ruhrfiskus brachte im Jahre 1913 77,3% seiner Kohlenförderung und 68,6% seiner Koksproduktion durch den Handel in den Konsum, und nur 9,7 % bei Kohlen und 29,8% bei Koks lieferte er auf Grund direkter Verträge mit den Verbrauchern, der Rest von 13% Kohle und 1,6% Koks stellt den Absatz an staatliche Betriebe dar. Hieraus ist ersichtlich, welche Bedeutung für den Ruhrfiskus noch der unabhängige Handel hat, ganz im Gegensatz zum Saarfiskus, bei dem er nur eine untergeordnete Rolle spielt, während der mit dem Syndikat in Verbindung stehende Handel von ihm abhängig ist. Die Verhandlungen zwischen Kohlensyndikat und Ruhrfiskus zum Zwecke der Uebernahme des Vertriebs der fiskalischen Erzeugnisse durch jenes haben für Süddeutschland noch die besondere Bedeutung, als damit Hand in Hand ging der Versuch einer Einigung im Saarbezirk. Bevor dieser noch ungelösten Frage, die für die Kohlenversorgung Süddeutschlands von höchster Bedeutung ist, nähergetreten wird, sei einigen Angaben über die Organisation des Saarkohlenhandels Raum gegeben.

Den weit überwiegenden Anteil an der Kohlenförderung im Saargebiet — auch im weiteren Sinne verstanden, also unter Einbeziehung der Lothringer und Rheinpfälzer Gruben — hat der preussische Fiskus. Von der Kohlengewinnung im engeren, eigentlichen Saarbezirk in Höhe von rund 12½ Millionen t im Jahre 1912 entfielen fast 97% auf die staatlichen Zechen, den kleinen Rest lieferte die Privatgrube Hostenbach. Die Produktion der lothringischen Zechen betrug im gleichen Jahre stark 3½ Millionen t, während der Pfälzer Bergbau nahezu 800000 t förderte. Der Verkauf der fiskalischen Kohlen erfolgt nun durch das Handelsbüro der Kgl. Bergwerksdirektion in Saarbrücken. Wie schon oben erwähnt, geschieht der Absatz vornehmlich auf direktem Wege, und nur etwa ¼ der Produktion wird durch Vermittlung des Handels in den Konsum übergeleitet. Dieses sehr im Gegensatz zu dem Verfahren des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats stehende System erklärt sich nicht etwa daraus, dass den Fiskus ein allgemein wirtschaftliches Motiv, etwa das, durch Ausschaltung des Zwischenhandels den Preis für den Verbraucher billiger zu gestalten, leitete — an der Ruhr bedient sich, wie schon bemerkt, der Fiskus im überwiegenden Masse der Vermittlung des Handels —, als vielmehr durch das viel engere natürliche Absatzgebiet des fiskalischen Saarbergbaues, der die Hauptmenge seiner Förderung in nächster Nähe bei der hochentwickelten Industrie unterzubringen vermochte, den Handel also zum guten Teil entbehren konnte. Nachdem aber der preussische Saarfiskus durch die heftige Konkurrenz der Lothringer Gruben im näheren Absatzgebiet in den letzten Jahren sich gezwungen sah, weiter entfernte Märkte aufzusuchen, scheint er mehr als früher den Handel als Vermittler in Anspruch nehmen zu müssen. Das lassen auch die Angaben über den Absatz der staatlichen Saargruben erkennen, wonach der Anteil des Handels — einschl. Hausbedarf — 1910 21,04%, 1911 22,51%, 1912 25,21% des Gesamtabsatzes betrug, also eine nicht unbeträchtliche Zunahme

erfahren hat. Es liegt in der Natur der Sache, dass der Handel an den Lieferungen in das weitere Absatzgebiet viel stärker beteiligt ist als an den in das engere. Der Auslandsabsatz erfolgt erklärlicherweise ebenfalls durch Vermittlung grosser Handelsfirmen. Während beim Kohlen-Syndikat und Kohlenkontor als Vorbedingung für den unmittelbaren Verkehr der Abschluss bestimmter Mindestjahresmengen gilt, kennt das Saarbrücker Handelsbüro keine solche Mindestgrenze, sondern liefert an Private jedes beliebige Quantum von 10 t an, freilich zu den sogen. „Tagespreisen", die höher sind als die „Vertragspreise" oder „festen Preise", wobei natürlich überhaupt Voraussetzung ist, dass dem Büro noch freie Mengen zu Gebote stehen. Offenbar um den Handel anzuspornen zur Steigerung seiner Verkaufsbemühungen, gewährt der Saarfiskus seit dem 1. Januar 1912 dem Kleinhandel bei dem Absatz von Mindestmengen Nachlässe und stellt anderseits seine Preise für Verkäufe an Private so, dass der Handel sich genügend betätigen kann und ihm ein angemessener Gewinn verbleibt. Wie das Syndikat, so legt auch die Bergwerksdirektion Saarbrücken ihren Grosshändlern die Verpflichtung auf, die besonderen Konkurrenzerzeugnisse, hier vornehmlich lothringer und pfälzer Kohlen, nicht zu vertreiben. Auch sonst decken sich — wenigstens in den Hauptpunkten — die Verkaufsbedingungen des Saarbrücker Handelsbüros mit denen des Kohlen-Syndikats, sind indes in mancher Hinsicht schärfer gefasst als diese, so bezüglich der Zuteilung und Abnahme, sowie auch der Kautionsstellung. Einem unwirtschaftlichen, unzweckmässigen Wettbewerb der Grosshändler untereinander wird auch im Saarkohlenhandel durch Festsetzung bestimmter Mindestaufschläge beim Weiterverkauf vorgebeugt.

Die einzige private Saarkohlengrube, die schon erwähnte Zeche Hostenbach mit etwa 200000 t Förderung, ist Eigentum der Familie Röchling. Für diese Zeche sowie auch für die Saar- und Mosel-Bergwerksgesellschaft in Lothringen, Besitz von Thyssen und Hugo Stinnes, ist der

Vertrieb gegeben durch die Kohlenhandelsfirmen Gebr. Röchling und Hugo Stinnes, die beide an den Hauptplätzen Süddeutschlands Niederlassungen besitzen, die teilweise aus aufgekauften Kohlenhandlungen bestehen und noch deren alte Firmenbezeichnungen tragen. Der Grosshandel ist es auch, der vornehmlich die Erzeugnisse der anderen Lothringer Zechen und der Pfälzer Gruben — welch letztere übrigens teilweise Staatsbesitz darstellen — in den Verbrauch überleitet. Zur besseren Bearbeitung des süddeutschen und auch des Schweizer Marktes haben sowohl die de Wendel'sche Grube in Klein-Rosseln als auch die Bergwerksgesellschaft La Houve in Kreuzwald besondere Verkaufsbüros in Strassburg eingerichtet.

Im Aachener Bezirk bestanden lange Jahre zwei Grossbetriebe nebeneinander: die Vereinigungsgesellschaft für Steinkohlenbau im Wurmrevier zu Kohlscheid und der Eschweiler Bergwerksverein, von denen dieser lediglich Industriekohlen, jene aber fast ausschliesslich Hausbrandkohlen förderte. Erfolgte deshalb auch kein eigentlicher Wettbewerb zwischen den beiden Betrieben, so hat die Erwartung, durch eine Fusion die Erträgnisse steigern zu können, hier zu einer Vereinigung geführt, die sich Mitte 1906 vollzog, wo die Kohlscheider Gesellschaft in dem Eschweiler Bergwerksverein aufging. Ausser dieser grossen Besitzeinheit mit fast 3 Millionen t Förderung und fast 1 Million t Koks- und 100000 t Briket-Produktion ist im Aachener Revier noch von Bedeutung die Zeche Nordstern mit etwa $\frac{1}{2}$ Million t Förderung. Der wie schon bemerkt im Verhältnis zur Ruhr und Saar nur geringe Vertrieb der Aachener Kohlen in Süddeutschland erfolgt ausschliesslich durch den Handel.

Wie oben erwähnt, hat bei den Verhandlungen des Kohlen-Syndikats mit dem Ruhrfiskus und den sonstigen aussenstehenden Zechen im Jahre 1911 und später eine grosse Rolle die Frage der Regelung der Verhältnisse im Saarbezirk gespielt. Ist an der Ruhr der preussische Staatsbergbau dem Syndikat ein höchst unbequemer Kon-

kurrent geworden, so hat er umgekehrt an der Saar stark zu leiden unter dem Wettbewerb der mächtig aufstrebenden und mit allen Mitteln Absatz suchenden Lothringer Gruben, der sich hinwiederumm auch für das Kohlenkontor nicht weniger unangenehm bemerkbar macht. Der Wunsch, auch hier zu einer Verständigung zu gelangen, musste also und muss auch heute noch auf beiden Seiten sich geltend machen. Den Lothringer Gruben, die, wollen sie ihren Absatz weiter ausdehnen, dies nur mit Preiskonzessionen können, muss im Interesse einer günstigen finanziellen Entwicklung an einem solchen Abkommen ebenfalls sehr gelegen sein. Die wiederholten Verhandlungen in diesem Sinne haben freilich zu einem Ergebnis nicht geführt. Sie scheinen seinerzeit weniger an den Forderungen der Saar- und Mosel-Bergwerksgesellschaft gescheitert zu sein als an der Stellung der Firma de Wendel, die in Lothringen die über 2 Millionen t fördernden Gruben von Klein-Rosseln besitzt, aber auch im Ruhrgebiet eine sehr entwicklungsfähige Zeche ihr eigen nennt, die für ein Abkommen mit dem Syndikat bislang nicht zu haben war. Nachdem der preussische Handelsminister von dem Verkaufsabkommen mit dem Syndikat nach verhältnismässig kurzer Zeit schon zurücktrat, erfuhren natürlich die Bestrebungen, im Saargebiet eine Verständigung herbeizuführen, wieder ein starkes Hemmnis. Dass der Fiskus, tritt er endgültig dem Syndikat bei, die Einbeziehung der Saargruben in irgend einer Form und die Regelung des Absatzes der Kohlenproduktion im Südwesten Deutschlands zur Voraussetzung machen wird, ist mehr als wahrscheinlich. Man wird also alles daransetzen müssen, auch diese Frage in einer allen Beteiligten gerecht werdenden Weise zu lösen, und es steht zu hoffen, dass man der mancherlei Schwierigkeiten Herr werden wird. Dass eine den gesamten westdeutschen Kohlenbergbau, also unter Einschluss der Aachener Gruben und vielleicht auch des Kölner Braunkohlenbezirkes, umfassende Organisation zu stande kommen wird, ist freilich einstweilen kaum zu erwarten,

obschon dies fast als eine wirtschaftliche Notwendigkeit erscheinen möchte.

Die wachsende Bedeutung des rheinischen Braunkohlenbrikets für die Kohlenversorgung Süddeutschlands ist in den vorhergehenden Abschnitten schon gezeigt worden. Jetzt auf die Verkaufsorganisation des Kölner Braunkohlenbergbaues näher einzugehen, ist umso mehr angezeigt, als es diesem nie gelungen wäre, in einem so überraschend schnellen Masse auf dem süddeutschen Kohlenmarkt festen Fuss zu fassen und sich von Jahr zu Jahr einen immer grösseren Anteil an der Brennstoffversorgung des südlichen Deutschlands zu sichern, hätten ihm nicht die weitblickenden, grosszügigen Massnahmen seiner Organisation, des Kölner Braunkohlen-Briket-Verkaufsvereins, den Weg gebahnt. Vorbedingung hierfür war natürlich erst die Verarbeitung der, wie gesagt, für den Transport auf grössere Entfernungen ungeeigneten Rohkohle zu Brikets, die im rheinischen Bezirk Anfang der 1880er Jahre aufgenommen wurde, sich aber erst nach und nach auf den verschiedenen Gruben durchsetzte. Aehnlich wie das Kohlensyndikat ist auch der Braunkohlenbriket-Verkaufsverein aus loseren Vereinen, aus Zusammenschlüssen mehrerer Gruben für einen gemeinsamen Zweck hervorgegangen. 1899 gegründet und 1902 erweitert, ist er 1904 neugebildet und seine Dauer bis zum 31. März 1915 bestimmt worden. In seinem inneren Aufbau — dies gilt auch für das jüngst gegründete, am 15. April 1915 in Kraft tretende neue Braunkohlen-Briket-Syndikat — hat der Briketverkaufsverein freilich einen erheblichen Vorteil aufzuweisen gegenüber dem Essener Syndikat, der in der viel geringeren Besitzverteilung besteht, da im rheinischen Braunkohlenbergbau im Laufe der Jahre eine noch weit stärkere Konzentration der Betriebe stattgefunden hat als im Ruhrbezirk. An der Briketherstellung sind im Kölner Verkaufsverein zwei Grossbetriebe — die Briketwerke Roddergrube und die Rhein. Act.-Ges. für Braunkohlenbergbau und Briketfabrikation — mit über 65% beteiligt, wodurch deren gewaltige Uebermacht deut-

lich in die Erscheinung tritt. Im neuen Syndikat ist ihre Beteiligung durch die Zubilligung höherer Ziffern an die anderen und das Hinzutreten neuer Betriebe freilich nicht mehr ganz so gross (1650000 t und 2600000 t bei einer Gesamtbeteiligung von 8410000 t), immer aber noch geben die beiden Werke den Ausschlag. Das muss natürlich in einer viel grösseren Beweglichkeit des Verkaufsvereins und demnächstigen Syndikats zum Ausdruck kommen, als das Ruhrsyndikat sie besitzt, in dem weit mehr Einzelinteressen zu berücksichtigen und, was schlimmer, weit grössere Gegensätze auszugleichen sind. Dass die Konzentrationsbewegung noch nicht abgeschlossen ist, darf wohl mit Sicherheit angenommen werden. Dass die Entwicklung mit dem Zusammenschluss aller Werke zu einem einzigen Unternehmen schliesslich endigen wird, wenn darüber allerdings auch noch manche Jahre hingehen mögen, ist nicht nur möglich, sondern sogar wahrscheinlich.

Die Geschäftspolitik des Kölner Braunkohlen-Briket-Verkaufsvereins kann hier natürlich nicht im einzelnen behandelt werden, wohl aber seien die Hauptmomente hervorgehoben, denen die staunenswerten Erfolge dieser Organisation, die in hervorragendem Masse auch Süddeutschland berühren, zu verdanken sind. Die beiden Hauptfaktoren liegen einmal auf technischem und zum andern Male auf kaufmännischem Gebiete, hier in dem Verhältnis des Verkaufsvereins zum Handel, dort in seiner technischen Betätigung. Wenn auch der Briketverkaufsverein in Industriebrikets mit grösseren Verbrauchern unmittelbar Lieferungsverträge abschliesst, so erfolgt der Vertrieb der Hausbrandbrikets doch ausschliesslich durch den Handel. Die in früheren Jahren vom Verkaufsverein vorgenommene Abgabe von Brikets an die Kundschaft aus eigenen Lagern geschah nur da, wo ihm kein geeigneter Ortshändler zu Gebote stand und er deshalb selbst zur Einführung der Brikets schreiten musste. Solche Lager bestanden unter anderen in Mannheim, Heidelberg und Pforzheim. Diese Art des Absatzes stellte nur eine vorübergehende Massnahme dar, die auch die gewünschten Ergebnisse hatte. Von den vom Briketverkaufsverein ähnlich wie vom Kohlen-Syndikat eingerichteten Vertriebsgesellschaften käme für Süddeutschland eigentlich nur die in Trier, deren Absatzgebiet sich bis nach Elsass-Lothringen erstreckt, in Betracht. Eine Abgrenzung von Verkaufsgebieten, wie das Essener Syndikat sie seinen Händlern zuweist, hat der Briketverkaufsverein sonst in Süddeutschland nicht vorgenommen. Die Händler besitzen also eine grössere Bewegungsfreiheit und auch völlige Selbständigkeit, die auch durch die Lieferungsbedingungen — hierher gehört die Vorschrift bestimmter Mindest- und Höchstpreise — nur eine unwesentliche Beeinträchtigung erfährt. Ganz anders liegen freilich auch die Verhältnisse beim Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat und beim Kölner Braunkohlen-Briket-Verkaufsverein; dort handelt es sich um ein altes bekanntes Erzeugnis, dessen Absatz an sich im allgemeinen keinen grossen Schwierigkeiten begegnet, sofern nicht etwa preisliche Verhältnisse ihn erschweren, hier kommt eine gerade in Süddeutschland vielfach ganz unbekannte Kohlensorte in Betracht, deren Einführung und Verbreitung oft sehr von dem mit den Verbrauchern in enger Fühlung stehenden Handel abhängt. Die Verhältnisse sind also sehr verschiedener Art und dürfen nicht ohne weiteres mit einander verglichen werden. Immerhin lässt sich nicht verkennen, dass die Geschäftshandhabung des Briket-Verkaufsvereins den Händlern gegenüber sich bewährt und in einer wesentlichen Absatzsteigerung seinen sichtbaren Ausdruck gefunden hat. Die auf technischem Gebiete ruhenden Massnahmen des Briket-Verkaufsvereins bestehen vor allem in der Aufklärung der Kundschaft über die vorteilhafte Verwendung des Brikets, kostenlosen Heizversuchen mit Brikets, der praktischen Unterweisung im Verbrauch der Brikets, der Ueberwachung der briketverwendenden Betriebe, was alles in der Hauptsache durch die eigenen Ingenieure des Vereins geschieht. Hierher gehören auch Vorträge von

Fachleuten, die Propaganda durch Flugblätter und sonstiges Reklamematerial, das den Händlern zur Verfügung gestellt wird, ferner aber auch die Beeinflussung der Industrie zur Herstellung geeigneter Oefen, Kesselanlagen etc., Untersuchungen über die Verwendbarkeit der Oefen usw. Als Massnahmen technischer Art sind ferner anzusprechen die durch den Verein bewirkten Verfrachtungen auf dem Wasserwege, womit im Zusammenhang stehen die Bemühungen, die ökonomischste Umschlagsart zu ermitteln, die Einrichtung von Stapelplätzen mit Vorrichtungen zur Sicherung der Lagervorräte durch geeignetes Lagern. Alle diese Momente zusammenfassend, darf man also sagen, dass erst die besondere Geschäftshandhabung des Braunkohlen-Briket-Verkaufsvereins wie anderswo, so besonders auch in Süddeutschland eine gewaltige Steigerung des Absatzes herbeigeführt hat. Die rheinische Braunkohle ist auf dem süddeutschen Kohlenmarkt ein Faktor geworden, mit dem sehr gerechnet werden muss. Wie schon erwähnt, ist es gelungen, den rheinischen Braunkohlenbergbau für einen weiteren Zeitraum zusammenzuhalten. Im März dieses Jahres ist die Erneuerung der Verkaufsgemeinschaft auf neuer, erweiterter und gesunderer Grundlage zu Stande gekommen, und zwar gleich auf 15 Jahre. Von den Veränderungen gegen heute mag nur die wichtigste erwähnt werden, das ist die Trennung des jetzigen Briket-Verkaufsvereins in zwei Organisationen, von denen die eine, die Vereinigungsgesellschaft rheinischer Braunkohlenbergwerke m. b. H., auf unbestimmte Zeitdauer gegründet, die jetzt im Besitz des Verkaufsvereins befindlichen Vermögenswerte (Grubenfelder, Umschlagplätze, Hafenanlagen, Verladeeinrichtungen, Wertpapiere, die Briketfabrik Türnich) verwalten, gegebenenfalls auch vermehren und ausgestalten soll. Die eigentliche Verkaufstätigkeit wird indes vom 1. April 1915 ab eine neue Körperschaft, das Rheinische Braunkohlen-Briket-Syndikat in Köln, ausüben. Nachdem es so gelungen ist — freilich nach Ueberwindung ganz erheblicher Schwierigkeiten —, den gesamten rheinischen

Braunkohlenbergbau zu einigen, ist zu erwarten, dass dieser auch fernerhin eine kräftige Entwicklung nehmen wird. Dass er bestrebt sein wird, das süddeutsche Geschäft auch in Zukunft besonders zu pflegen und auszudehnen, ist zweifellos. Dies zu erreichen, besitzt er von nun ab noch grössere Mittel als bisher.

Wird die Gestaltung des Vertriebes der Erzeugnisse der verschiedenen im vorstehenden behandelten Kohlengewinnungsstätten in der Hauptsache durch die Massnahmen der Verkaufsorganisationen (Kohlensyndikat, Kohlenkontor, Braunkohlen-Briketverkaufsverein) oder der grossen Besitzeinheit des preussischen Fiskus im Saargebiet bestimmt, so ist es vornehmlich der selbständige Grosshandel, der für die sonst noch an der Kohlenversorgung Süddeutschlands beteiligten Bergbaubezirke hier den Absatz vermittelt. Dies gilt sowohl im Westen für die Einfuhr aus Belgien, Holland, Frankreich, England, wie im Osten für die Erzeugnisse Böhmens, Sachsens, Schlesiens, Thüringens. Freilich bestehen in einigen dieser Bergbaugebiete ebenfalls Produzentenvereinigungen. Ihnen kommt indes ja bei weitem nicht die Bedeutung zu wie etwa dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat. Erwähnt sei nur die oberschlesische Kohlenkonvention, die aber bekanntlich kein festgeschlossenes Kartell darstellt, auch nicht den eigentlichen Verkauf der Erzeugnisse ihrer Mitglieder besorgt, vielmehr nur die Höhe der Produktion regelt und Bestimmungen über Mindestverkaufspreise trifft, welche zudem auf die Preisgestaltung im weiteren, umstrittenen Absatzgebiet (hier also in Bayern) kaum von Einfluss sind. Ueberdies konzentriert sich aber auch der überwiegende Teil des Absatzes der Konventionszechen in den Händen zweier Kohlengrosshandlungen, der Firmen Cäsar Wollheim und E. Friedländer & Co. Diese beiden Firmen nehmen auch an den Verhandlungen der Konvention mit beratender Stimme teil und sie sind es recht eigentlich, von denen der Umfang der Absatzmengen abhängt. Hinsichtlich des Vertriebes der böhmischen Kohlen verdienen besondere Beachtung die beiden Kohlengrosshändler und Gruben-

besitzer Weinmann in Aussig und Petschek in Hausham, die zwei der drei grossen Konzerne des böhmischen Bergbaues repräsentieren. Sie, sowie auch der dritte böhmische Konzern, der Duxer Kohlenverein, haben in jüngster Zeit, und das ist von grösster Tragweite, auch im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau festen Fuss gefasst durch Erwerb von Gruben und Briketfabriken oder Beteiligung daran. Für die Gestaltung der Braunkohlenversorgung des südöstlichen Deutschlands werden sie, und zwar in erster Linie Petschek, in Zukunft ganz besondere Bedeutung haben. Der Versuch Petscheks dagegen, auch in den Braunkohlenbergbau des rheinischen Reviers einzudringen, ist allem Anschein nach misslungen. Dass Petschek seinen Einfluss auch auf den oberschlesischen Kohlenmarkt, wie auch auf den oberschlesischen Bergbau ausgedehnt hat — in Gemeinschaft teilweise mit Wulff & Co. —, ist bei dem wachsenden Anteil Oberschlesiens an Bayerns Kohlenversorgung ebenfalls von grosser Bedeutung.

Der Vollständigkeit halber sei noch der Gaskoks-Vertriebsgesellschaften gedacht, die die wirtschaftliche Vereinigung deutscher Gaswerke in Köln auch in Süddeutschland vor einigen Jahren eingerichtet hat, von denen die eine in München, die andere in Mannheim ihren Sitz hat. Zweck der Gründung war, geregelte Verhältnisse zu schaffen für den Absatz und den Verkauf von Gaskoks in Süddeutschland.

Ueber das Verhältnis der verschiedenen an Süddeutschlands Kohlenversorgung beteiligten Bergbaugebiete zu einander ist oben schon einiges bemerkt worden, so, dass Kohlen-Syndikat und Kohlenkontor in ihren Lieferungsbedingungen den Mitvertrieb oder die Mitverwendung fremder Erzeugnisse untersagen, was sich aber eigentlich nur auf die Produkte der aussersyndikatlichen Ruhrzechen und auf englische Kohlen, teilweise auch auf schlesische Kohlen bezieht. Dieses Verfahren hat zwar manchen Angriff der Syndikatsgegner auf sich gezogen, sehr mit Unrecht jedoch. Dass das Syndikat seine Interessen gegen-

über den Aussenseitern nachdrücklich wahrnimmt und verteidigt, ist selbstverständlich. Dass aber das Syndikat und das Kontor die Uebertretung des Verbotes mit Preisaufschlägen bedenken — sie sollen letzten Endes natürlich die Aussenseiter treffen — und so den den ungeteilten Bedarf beziehenden Abnehmern indirekt eine Vorzugstellung einräumen, kann nicht befremden, und es heisst dies doch nicht den anderen Abnehmern ein Unrecht zufügen, diesen steht es überdies jederzeit frei, sich den Genuss des gleichen Vorzuges zu verschaffen. Zu einer Gefahr für die Verbraucher kann das Verbot des Bezuges fremder Erzeugnisse auch nicht werden, denn das Kontor setzt diese Bedingung ausdrücklich ausser Kraft für den Fall, dass es nicht im Stande sein sollte, die verkauften Mengen rechtzeitig oder auch etwaigen Mehrbedarf zu liefern. Wie auf diese Weise der syndizierte Ruhrbergbau Front macht gegen seine Aussenseiter, so tun dies in gleicher Weise der preussische Bergfiskus in Saarbrücken und der Kölner Braunkohlen-Briketverkaufsverein. Was im besonderen das Verhältnis des Kontors zum Saarfiskus anbelangt, so vollzieht sich hier der Wettbewerb ohne jede schärfere Form, ja man hat oft auf Abmachungen zwischen beiden schliessen wollen, was aber, wenn überhaupt, höchstens auf Ausnahmefälle zutreffen dürfte. Eine gewisse Gegnerschaft des Kohlenkontors zum Kölner Braunkohlen-Briket-Verkaufsverein kann man vielleicht in dem vor mehreren Jahren vom Kontor eingerichteten Vertrieb der Erzeugnisse der hessischen Braunkohlengruben Frielendorf und Friedrich erblicken, der aber später wieder aufgegeben wurde.

Während der Wettbewerb der Grosshändler untereinander durch die Massnahmen der Verkaufsorganisationen (bestimmte Absatzgebiete, Vorschrift von Mindestverkaufspreisen) stark eingedämmt ist, findet zumeist eine umso heftigere Konkurrenz zwischen den Platzhändlern statt. Zwar suchen hier, wie schon erwähnt, Vereinigungen der Händler geregelte Verhältnisse, an denen auch der Konsument nur Interesse haben kann, herbeizuführen, und

wie das Kohlenkontor, so leihen hierzu auch das Saarbrücker Handelsbüro und das Kölner Syndikat ihren Beistand, indem sie nötigenfalls sogar Händlern, die sich den lokalen Vereinbarungen nicht fügen wollen, den Bezug ihrer Erzeugnisse sperren. Natürlich sichern sie sich auch einen Einfluss auf die von den Platzhändlervereinen festgesetzten Verkaufspreise, schon im Interesse des Absatzes ihrer Produkte. Solche Händlervereinigungen bestehen zwar an vielen, aber längst nicht an allen grösseren Plätzen Süddeutschlands. Wenn man nun auch die Aufrechterhaltung des vollständig freien Wettbewerbes unter den Platzhändlern als für die Verbraucher wünschenswert bezeichnen könnte, so liegt bei der Eigenart des Detailkohlenhandels die Gefahr vor, dass die Händler die Verluste, die mit ihren Unterbietungen der Preise der Konkurrenten notwendigerweise verbunden sind, durch unreelle Geschäftsgebräuche wieder wettzumachen suchen. Wenn der Detailhandel nicht ausgeschaltet werden kann — und das scheint einstweilen unmöglich zu sein —, so hat die Volkswirtschaft nur Interesse daran, dass er wirtschaftlich auf festen Füssen steht und moralisch kräftig ist Ein trübes Kapitel im Platzkohlenhandel bieten im besonderen die Submissionen für Lieferungen an staatliche und kommunale Behörden. Sie teilen den Uebelstand der Submissionen überhaupt, die dem Mindestfordernden den Zuschlag geben, und bringen höchst selten dem die Lieferung ausführenden Händler den ihm billigerweise zukommenden Nutzen, während sie anderseits, wenn auch die Submissionsbedingungen noch so genau und scharf sein mögen, doch nich die Gewähr geben, dass nun auch die Lieferung den Absichten der bestellenden Behörde völlig entspricht. Hier und da suchen sich die Platzhändler zu schützen gegen die Auswüchse der Submission durch vorherige Abmachungen, doch wird dies naturgemäss nur dort geschehen können, wo die Händlervereinigungen auf fester Grundlage beruhen. Alles in allem betrachtet darf man sagen, dass heute ein schrankenloser Wettbewerb,

der in der Kohlenproduktion sowohl wie im Kohlengrosshandel eine überwundene Wirtschaftsform bedeutet, auch im Detailhandel seine grossen Gefahren hat, vornehmlich natürlich für den Händler selbst, dann aber auch für die Konsumenten.

In diesem Zusammenhang sei auch der Vereinigung von Kohlenverbrauchern zum Zwecke gemeinsamen Einkaufs der Brennstoffe gedacht, worauf ausführlich einzugehen im Rahmen dieser Abhandlung freilich nicht möglich ist. Dass derartige Konsumenten-Verbände eine Vereinfachung, auch eine Verbilligung des Kohlenbezuges herbeiführen können, liegt auf der Hand, nicht aber, dass sie dies unter allen Umständen erreichen müssen. Die Ausschaltung des Zwischenhandels — darauf laufen die Bestrebungen der Einkaufsgenossenschaften oder Konsumvereine in der Hauptsache hinaus — ist vielmehr gerade bei einer Massenware wie Kohlen durchaus nicht so einfach. Den Schwankungen des Bedarfs passt sich der Handel durch Halten von Lagervorräten an, wozu aber Genossenschaften nicht imstande sind, wollen sie nicht den Geschäftsbetrieb ganz beträchtlich verteuern. Setzt man also den Handel beiseite, so läuft man Gefahr, beim unerwarteten Eintritt stark erhöhten Bedarfs oder gar bei plötzlich auftretender Kohlenknappheit Anforderungen gegenüberzustehen, denen man nicht nachzukommen vermag. Immerhin können Konsum-Vereine und Einkaufs-Genossenschaften den Verbrauchern doch auch Vorteile bieten, die natürlich in erster Linie, wenn nicht allein, geldlicher Natur sind. Freilich hängt es wieder sehr vom einzelnen Fall ab, ob nicht die Ersparung des Zwischengewinns des Handels absorbiert wird durch verhältnismässig hohe Geschäftsunkosten. Wie sich Kohlen-Syndikat und Kohlenkontor zu Einkaufsgenossenschaften und Konsumvereinen stellen, wurde an anderer Stelle bereits erwähnt.

Handelt es sich bei derartigen Organisationen in der Hauptsache um Vereinigungen von Kleinverbrauchern —

ob die Kohlen nun für Hausbrand bestimmt sind oder gewerblichen Zwecken dienen sollen, ist von untergeordneter Bedeutung —, können sie also, zumal da ihre Tätigkeit meist nur engbegrenzt ist, keine Macht bedeuten gegenüber der Produktion, so, dass diese mit ihnen ernstlich rechnen müsste, so könnte das sehr wohl der Fall sein bei Zusammenschlüssen grösserer Gruppen von Industriellen zum Zwecke gemeinsamen Kohleneinkaufes. Sie können unter Umständen ein Gegengewicht darstellen zu der Organisation des Bergbaues und des mit ihm im Zusammenhang stehenden Grosshandels. Bestrebungen nach dieser Richtung sind nun auch in Süddeutschland festzustellen, wobei vor allem einmal an das Vorgehen des südwestdeutschen Industriellen-Verbandes, zum andern Male an den Zusammenschluss württembergischer Industrieller im württembergischen Industriekohlenverein zu denken ist. Ganz verschieden sind allerdings die Wege, die beide Verbände beschreiten. Beschränkt sich der Verband südwestdeutscher Industrieller darauf, seinen Mitgliedern den Kohlenbezug von einigen bestimmten Grosshändlern zu empfehlen, mit diesen Firmen für die Abschlüsse mit den Verbandsmitgliedern geltende Preise und Lieferungsbedingungen auszumachen, überlässt er aber den eigentlichen Abschluss und die Abwickelung der Verträge völlig den beiden Kontrahenten, Lieferungsfirma und Verbandsmitglied, so tritt der württembergische Industriekohlenverein als Selbstkäufer auf und verteilt die von ihm eingedeckten und bezogenen Mengen auf seine Mitglieder gemäss deren Anmeldungen. So grundverschieden die Wege sind, die beide Verbände gehen, so sehr unterscheiden sich auch die Tendenzen, die sie verfolgen. Hat der übrigens noch recht junge württembergische Industriekohlenverein von vornherein Wert darauf gelegt, die Beziehungen zu den alten bewährten Lieferanten seiner Mitglieder, also vornehmlich dem Kohlenkontor, aufrecht zu erhalten, erblickt er seinen Hauptzweck in der Vereinheitlichung und damit Verbilligung des Kohleneinkaufes, sowie in der Sicherstellung des Kohlen-

bezuges seiner Mitglieder — seine eben auf einem festen Zusammenschluss der einzelnen Industriellen beruhende Stärke hat er bislang noch nicht zu erproben Veranlassung gehabt —, so richtete sich die Spitze des Vorgehens des südwestdeutschen industriellen Verbandes von Anfang an gegen Kohlen-Syndikat und Kohlenkontor, und die ganze Aktion war als ein entscheidender Schlag gegen diese geplant. Das vorerwähnte Abkommen ist denn auch mit Aussenseiterfirmen getroffen worden. Mag auch das Kontor auf diese Weise an Absatz verloren haben, so hat das ganze Unternehmen doch bei weitem nicht das Ergebnis gehabt, das man sich wohl von ihm versprochen hat. Darauf lässt schon die Tatsache schliessen, dass ein sehr grosser Teil der Verbandsmitglieder der Syndikatskohle treu geblieben ist.

Im ganzen betrachtet, befindet sich die Organisation der Kohlenverbraucher also noch im Anfangsstadium. Ob sie sich weiter entwickeln und wirklich zu einem Machtfaktor ausbauen wird, mit dem die Produzenten ernstlich zu rechnen haben, steht noch dahin. In Süddeutschland scheint aber auch bislang das Bedürfnis nicht gar gross zu sein, was ja auch eigentlich nicht wunder nehmen kann, denn trotz der überragenden Bedeutung des Kohlenkontors bildet doch der süddeutsche Kohlenmarkt ein Bild heftiger Konkurrenzkämpfe. Die Verbraucher haben es somit völlig in der Hand, sich ihre Lieferanten zu wählen und ihnen unbequeme und als unbillig erscheinende Bedingungen abzulehnen.

V. Die Kohlenpreise in Süddeutschland.

Abgesehen von der Sicherstellung des Kohlenbedarfes ist für den Verbraucher natürlich die Höhe des Kohlenpreises von der grössten Bedeutung. Hier kommt es aber weniger auf den absoluten als den relativen Preis an. Selbst diejenigen der Verbraucher, für die die Kohle reiner Konsumgegenstand ist, also die Hausbrandkohlenverbraucher, im Gegensatz zur Industrie, sie werden nur dann ein Steigen der Kohlenpreise als störend empfinden, wenn diesem nicht auch eine allgemeine Aufwärtsbewegung der wirtschaftlichen Verhältnisse entspricht, die bei ihnen in einem höheren Einkommen zum Ausdruck gelangt. Den Kohlenverbrauchern, für die die Kohle ein Produktionsmittel bedeutet, kann die Erhöhung der Kohlenpreise noch viel weniger eine Belastung sein, sofern es ihnen nur möglich ist, den Aufschlag auf die Abnehmer ihrer Erzeugnisse abzuwälzen durch entsprechend höhere Preisstellung dieser Produkte.

Dass die Kohlenpreise in Deutschland seit Jahrzehnten stetig in die Höhe gehen, ist eine Tatsache, und daran ändert auch nichts, dass hin und wieder auch Preisrückgänge zu verzeichnen sind. Diese Tendenz zum Steigen ist, nun aber nicht, wie so gern behauptet wird, nur die natürliche Folge des Zusammenschlusses der Produzenten, eine Frucht vornehmlich der Tätigkeit des Kohlensyndikats. Wiewohl zuzugeben ist, dass die Organisation des Bergbaues, die ja auch in erster Linie zum Zwecke der Steigerung der Erträgnisse geschah, und damit die teilweise Ausschaltung des Wettbewerbes auf die Gestaltung der Preisbewegung von grossem Einfluss waren, so sind die

Kartelle doch nicht allein verantwortlich für die anhaltende Preissteigerung der Kohlen. Vielmehr hat diese einmal ihre Ursache in den fortgesetzt wachsenden Selbstkosten der Zechen, d. h. vor allem in den stetig steigenden Löhnen und den damit zusammenhängenden unablässig in die Höhe gehenden sozialen Lasten in Verbindung mit ständig vermehrten staatlichen und kommunalen Steuern. Heute kann der Bergbau nicht mehr einer weichenden Konjunktur einfach mit einer Herabsetzung der Löhne folgen, für die die organisierte Arbeiterschaft kein Verständnis haben würde. Das Streben des Arbeiters zielt auf eine andauernde Verbesserung seiner Lebenshaltung, das ist ja auch an sich kein unbilliges Verlangen. Sein Einkommen darf aber nicht nur nicht herabgehen, sondern muss fortgesetzt wachsen, will er nicht auf einen schlechteren Stand zurücksinken, denn die Lebensbedingungen werden ja unablässig schwieriger. Die allgemeine Preiserhöhung oder, anders ausgedrückt, das Sinken des Geldwertes, das ist das zweite und das wichtigste Moment, das die fortgesetzte Preissteigerung auch der Kohlen erklärt. Auf die Ursachen der Verminderung des Geldwertes kann hier nicht eingegangen werden, äussern muss sie sich letzten Endes in der allgemeinen Erhöhung der Einkommen, die denn auch offensichtlich stattgefunden hat. Ohne sie hätte die Preissteigerung ja auch zu einer Einschränkung des Konsums führen müssen. Das trifft aber weder für andere Waren noch auch für die Kohle zu, im Gegenteil, es ist durchweg nicht nur absolut, sondern auch relativ eine Vermehrung des Kohlenverbrauches festzustellen. Der Konsument hat die Erhöhung seines Budgets durch die Preissteigerung der Kohle ertragen können, weil eben auch seine Mittel gewachsen sind. So der Nurkonsument. Dass der Fabrikant, dem mehr oder weniger die Kohle Produktionsmittel ist, den Ausgleich schaffen konnte in der Preisstellung seiner Erzeugnisse, das beweist die glänzende Aufwärtsbewegung unserer gesamten weiterverarbeitenden Industrie.

Diese allgemeinen Bemerkungen seien einer Betrachtung der Kohlenpreisgestaltung im besonderen in Süddeutschland vorausgeschickt. Der Hinweis auf den wichtigsten, die Preisbewegung der letzten Jahrzehnte beeinflussenden Faktor darf wohl umso mehr als angezeigt erscheinen, als man gerade in Süddeutschland bisweilen in kohlenverbrauchenden Kreisen unter völliger Ausserachtlassung dieses Momentes hohe Kohlenpreise auf einen Missbrauch der Macht des Syndikats zurückführen zu müssen glaubt und sich natürlich vollziehende Wirtschaftsäusserungen dem Syndikat zur Last legen will. Richtig ist ja, dass für die Gestaltung des süddeutschen Kohlenmarktes das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat und seit 10 Jahren mit ihm das Kohlenkontor von ausschlaggebender Bedeutung sind. Ebenso falsch ist aber die Ansicht, die Behauptung, dass Kohlen-Syndikat und Kohlenkontor in Süddeutschland beliebig hohe Preise fordern könnten. Wie gross der Anteil anderer Produktionsstätten, hier vor allem des Saarbergbaues, an der Kohlenversorgung Süddeutschlands ist, wurde oben gezeigt. Dass er noch stark wachsen könnte, wollten die Verbraucher das Syndikat ausschalten, steht ebenfalls ausser Frage. Nein, wie das Kohlen-Syndikat in seiner Preispolitik durchaus nicht frei ist, nicht nach seinem Gutdünken verfahren kann, vielmehr schliesslich dabei doch abhängt von der allgemeinen Wirtschaftslage und schwere preispolitische Fehler sich in einem Absatzrückgang rächen müssten, so hat auch auf dem süddeutschen Markt das Kohlenkontor es durchaus nicht in seiner Hand, den Verbrauchern einfach Preise zu diktieren.

Hängt es nun zwar an sich nicht bloss vom freien Willen des Syndikats und des Kontors ab, welche Preise die Kohlenverbraucher in Süddeutschland zu zahlen haben, gibt vielmehr das meist starke Angebot anderer Erzeugnisse — vom Saarfiskus sei sogar zunächst ganz abgesehen — dem Konsumenten die Möglichkeit, unter Umgehung des Kontors seinen Bedarf einzudecken, so ist anderseits doch

nicht zu verkennen, dass der süddeutsche Kohlenmarkt sein eigentliches Gepräge von der Preisforderung des Kontors erhält, neben der die vom Saarfiskus festgesetzten Preise mit bestimmend sind. Mehr oder weniger richten sich die anderen Kohlengewinnungsstätten mit ihren Preisen nach denen des Kontors und des Fiskus. Sie, vor allem aber die Aussenseiter, brauchen ja auch, wenn sie verkaufen wollen, nur soweit unter den Preisen des Kontors und des Saarfiskus zu bleiben, dass der Konsument in einem Kaufe bei ihnen noch einen Vorteil sieht. Mit höheren Preisen gar werden sie nur in Ausnahmefällen ankommen können. Englische Kohlen und aussersyndikatliche Ruhrkohlen sind meist nur unbeträchtlich billiger angeboten und verkauft worden als die Syndikatsprodukte, ja der Händler beschränkte sich schliesslich oft sogar darauf, zu erklären, dass er seine Kohlen um, sagen wir, 4 M. für 10 t billiger abgeben werde als das Kontor, ohne dessen Preisstellung im einzelnen Falle zu kennen, ein Verfahren, das man wohl nicht als kaufmännisch bezeichnen kann. Erst in jüngster Zeit sind bei steigender Förderung gewisser aussersyndikatlicher Zechen und damit auch wachsender Konkurrenz der Aussenseiter untereinander in Verbindung mit dem Nachlassen der Nachfrage die Preise der Aussenseiter — zumal für Koks — stärker hinter denen des Kontors zurückgeblieben.

Unter diesen Umständen erscheint es nicht als zweckmässig, die Preisstellung sämtlicher an der Kohlenversorgung Süddeutschlands beteiligten Kohlengewinnungsstätten oder der verschiedenen zu ihnen gehörenden Handelsgruppen im einzelnen genauer zu verfolgen. Abgesehen davon, dass der Umfang der vorliegenden Abhandlung dies nicht zulässt, würde aber auch das zu erwartende Ergebnis die aufgewandte Mühe nicht lohnen, und mehr noch, das Resultat wäre schliesslich doch recht problematisch, da man in der Hauptsache auf völlig unkontrollierbare Angaben, die sich deshalb auch schlecht auf eine Formel bringen liessen, angewiesen wäre.

Die Zahlentafel 43 bringt die Richtpreise des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats in den letzten 10 Jahren,

die Zahlentafeln 44 und 45 geben die oberrheinischen Preise des Kohlenkontors im gleichen Zeitraum wieder. Der besseren Uebersicht und der Platzersparnis halber sind aus der Anzahl von Sorten nur einige, gewissermassen die führenden herausgegriffen worden. Die Richtpreise des Kohlen-Syndikats decken sich bekanntlich nicht mit dessen Verkaufspreisen, sondern dienen, wie im vorigen Abschnitt schon erwähnt, dem Vorstand des Syndikats als Richtschnur bei der Festsetzung der den Zechen für ihre verschiedenen Erzeugnisse zu gewährenden Preise — der Verrechnungspreise —, bilden aber natürlich zugleich die Grundlage für die eigentlichen Verkaufspreise. Die für die Preisgestaltung massgebenden Faktoren sind vor allem die Gestehungskosten (worunter auch die Kosten für die Veredelung der Kohle verstanden sein sollen), ferner die verschiedene Beschaffenheit der Kohlen, die an sich schon eine verschiedene Bewertung zur Folge haben muss, sodann die allgemeine Lage des Kohlenmarktes, die natürlich eng zusammenhängt mit den allgemeinen Konjunkturverhältnissen, unter Umständen auch die besondere Marktlage für diese oder jene Sorte, so z. B. übermässig starke Nachfrage nach einer Sorte, die aber nicht in beliebiger Menge auf den Markt gebracht werden kann. Der verschiedenen Anlieferungsweise des Kohlenkontors — darüber ist im Abschnitt III bereits näheres gesagt worden — entsprechen verschiedene Berechnungsarten, und so sind zu unterscheiden Zechen-, Schiff- und Oberrhein-Preise. Die Zechenpreise lehnen sich eng an die Syndikatsverkaufspreise an und unterscheiden sich von diesen im allgemeinen nur durch bestimmte, nicht für alle Sorten ganz gleiche Preisaufschläge, die selbstredend in dem Charakter des Kontors als einer Handelsgesellschaft begründet liegen. Die Kontor-Zechenpreise aufzuführen, erübrigt sich also. Die Schiffspreise richten sich nach dem Bestimmungsplatz — das Kontor pflegt, da es ja auch den Wassertransport besorgt, die Schiffspreise frei Empfangsort zu stellen — und sind daher im einzelnen sehr verschieden, weshalb in der Aufstellung

nur die Preise frei Schiff Mannheim Aufnahme gefunden haben. Auf diesen Schiffspreisen bauen sich nun die Preise frei Eisenbahnwagen Umschlagplatz auf, von denen der Höhe der Versandziffern entsprechend die grösste Bedeutung natürlich den Preisen ab Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen zukommt. Sie sind daher für die Aufstellung ausgewählt worden, und zwar gelten die aufgeführten Preise grösstenteils für nachgesiebte, d. h. durch Absieben von dem während des Transportes und durch das Umladen entstandenen Gries befreite Ware. Für die Kohlen, die dieser Aufbesserung nicht unterworfen werden, also ungesiebt zum Weiterversand gelangen, gelten die Schiffspreise mit einem Aufschlage von im allgemeinen M. 4.— für 10 t, der die Kosten für den Umschlag aus dem Schiff direkt in den Eisenbahnwagen darstellt. Die Kosten der Verbringung der Kohlen von der Zeche bis zum Umschlagplatz setzen sich vor allem zusammen aus der durchschnittlichen Hafenfracht (von der Zeche bis zum Duisburg-Ruhrorter Hafen) von M. 15.50, der Schiffsfracht und dem Schlepplohn (nach den Angaben im Abschnitt III betragen jetzt die den Kontorbeteiligten gewährten Sätze für Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen M. 12.— und M. 8.—, also zusammen M. 20—), hierzu kommen noch Kippgebühr, Verladeprovision, Versicherung. Im grossen Durchschnitt sind zurzeit die Preise frei Schiff Mannheim (oder Rheinau und Ludwigshafen) etwa M. 40.— (für 10 t) höher als die Zechenpreise. Während nun, wie gesagt, diejenigen Kohlen, die in dem Zustande, in dem sie mit dem Schiff anlangen, mit Eisenbahnwagen weiter versandt werden, nur die geringe Verteuerung durch den Umschlag erfahren, stellt sich die nachgesiebte Ware wesentlich teurer. Der hierfür in Betracht kommende Aufschlag von M. 16.— bis M. 20.— (einschliesslich Umschlaggebühr) auf die Schiffpreise entspricht dem beträchtlichen Anfall an Gries, wofür sich ja nur viel schlechtere Preise erzielen lassen. Der Aufschlag ist umso höher, je niedriger der Preis, der für den Gries bezahlt wird, so wird Koksgries am geringsten gewertet, und dem-

gemäss ist die Preiserhöhung für Koks (der übrigens nur in nachgesiebtem Zustande versandt wird) die stärkste. In dem Aufschlag für nachgesiebte Ware sind ferner die Spesen für das Nachsieben enthalten. Bei der Festsetzung der Umschlagplatz-Preise muss natürlich auch berücksichtigt werden, dass ein grosser Teil der Mengen über Lager geht, weshalb auch die allgemeinen Lagerunkosten in der Preiskalkulation mit aufgenommen werden müssen. Die Preisfestsetzung geschieht vom Kohlen-Syndikat und demgemäss auch vom Kohlenkontor im allgemeinen für ein Jahr, das Geschäftsjahr vom April bis zum April. Während die Preise für Industriesorten im allgemeinen das Jahr hindurch unverändert bleiben, sind die Sätze für die in der Hauptsache Hausbrandzwecken dienenden Sorten nach Zeitabschnitten — hauptsächlich wird zwischen Sommer- und Winterpreis unterschieden — abgestuft, offensichtlich, um den Konsumenten und Händlern den Bezug auch in der bedarfsärmeren Zeit nahezulegen und zu erleichtern. Die angegebenen Preise des Kohlenkontors stellen im übrigen die Normalverkaufspreise dar, die nur den Grossverbrauchern und grösseren Händlern gewährt werden. Den übrigen Firmen werden je nach Umfang ihrer Bestellung Aufschläge von M. 1.— bis M. 6.— (für 10 t) in Ansatz gebracht. Für den Weiterverkauf der Händler ist, wie schon an anderer Stelle erwähnt, zur Ausschaltung ungesunden Wettbewerbes und zur Gewährleistung eines mit den Bemühungen im Einklang stehenden Verdienstes die Einhaltung bestimmter Mindestaufschläge vorgeschrieben, die je nach Sorte, Zeit und Verbraucherkreis — Hausbrand oder gewerblicher Verbrauch — M. 4.— bis M. 10.— (für 10 t) betragen.

Ein Vergleich zwischen den beiden Zusammenstellungen der Syndikats-Richtpreise und der oberrheinischen Verkaufspreise des Kontors ergibt im grossen ganzen eine Uebereinstimmung in der Preisbewegung, was ja auch nicht anders zu erwarten ist, da das Kohlenkontor eine eigene Verkaufspolitik insofern nicht treiben kann, als es in der Hauptsache auf die Preisfestsetzung des Syndikats

angewiesen ist. Höchstens kann man eine eigene Verkaufspolitik des Kontors in der Tatsache erblicken, dass es je nach der besonderen Marktlage in Süddeutschland für die eine oder andere Sorte bisweilen bei seinen Preisfestsetzungen mehr oder weniger abweicht von der durch das Syndikat vorgezeichneten Richtlinie, doch sind das nur Ausnahmefälle. Während nun im allgemeinen die Preise des Kontors in Süddeutschland den Normalverkaufpreisen des Syndikats entsprechen, Süddeutschland trotz dem heftigen Wettbewerb anderer Bergbaubezirke also als unbestrittenes Gebiet gilt, hat das Syndikat notgedrungen zeitweise auch Ausnahmepreise zur Bekämpfung der Konkurrenz gewähren müssen. Hier kann natürlich darauf im einzelnen nicht näher eingegangen werden, solche Kampfpreise kommen aber naturgemäss vor allem für die Grenzgebiete in Betracht, so z. B. im Westen gegen belgische Erzeugnisse.

Was nun die Preisbewegung anbelangt, so zeigt diese — freilich neben der Tendenz zum Steigen — doch eine gewisse Stetigkeit. Dass diese Stabilität dem Zusammenschluss des Grosshandels im Kohlenkontor zu verdanken ist, darauf wurde an anderer Stelle schon hingewiesen. Wie stark die Preise für Ruhrkohlen in Süddeutschland in früheren Zeiten schwankten, ergibt sich aus der Aufstellung 46, die der Abhandlung von G. Singhof „Der Mannheimer Kohlengrosshandel“ entnommen ist. Allerdings ist hier zu beachten, dass in den Jahren 1899—1904 auch aussergewöhnliche Verhältnisse mitsprachen: einmal die Hochkonjunktur im Jahre 1900 verbunden mit Kohlenmangel, sodann das Wettlaufen des Grosshandels in den letzten Jahren vor Gründung des Kontors, als man zu jedem Preise unter unerhörter gegenseitiger Unterbietung abschloss, nur um sich eine hohe Beteiligungsziffer am Kontor zu sichern und selbst beträchtliche Verluste dafür in den Kauf nahm.

Ausschlaggebend für die Preisfestsetzungen des Kohlenkontors sind also in vorderster Linie die Preise des Syn-

dikats. Auf dessen Preispolitik kann hier nun aber nicht näher eingegangen werden, sie ist vielmehr für die Betrachtung der Entwicklung der Kontorpreise als einfache Tatsache hinzunehmen. Betont sei aber, dass das Kohlen-Syndikat Hochkonjunkturen nie ausgenutzt hat, wie dies in den Zeiten vorher der Bergbau natürlicherweise tat, sondern stets eine Politik der mittleren Linie befolgt hat. Es schützte die Verbraucher in den Zeiten der Kohlenknappheit vor Auswucherung, das verpflichtete aber auch die Abnehmer hinwiederum, in Zeiten rückgängiger Konjunktur Preise zu zahlen, die nicht unter den Produktionskosten standen, wie das unter der Herrschaft des schrankenlosen Wettbewerbes der Fall gewesen war. Dem entspricht es denn auch, dass das Syndikat nach Beendigung der Hochkonjunktur von 1907 seine Preise nicht herabsetzte, was überdies ja auch die Wirkung der Produktionseinschränkung bei der kohlenverbrauchenden Industrie hatte und somit die gesamte Wirtschaft leichter über die Krise hinweghalf.

Während also Kohlensyndikat und Kohlenkontor die Preise für ein ganzes Jahr bestimmen, die Abschlüsse mit den Händlern sowohl wie mit den Selbstverbrauchern im allgemeinen für diesen Zeitraum — 1. April bis 31. März — getätigt werden, setzt die Kgl. Bergwerksdirektion Saarbrücken die Preise stets für ein halbes Jahr (1. Januar bis 30. Juni und 1. Juli bis 31. Dezember) fest und schliesst demgemäss halbjährige Verträge mit den Abnehmern. Beide Systeme haben offenbar Vorzüge und Nachteile. Legt man besonders auf Stetigkeit der Preise Gewicht — was jedenfalls dem Fabrikanten eine sicherere Grundlage für seine Kalkulation gibt —, so wird man sich für das Verfahren des Syndikats entscheiden. Dass den Verbrauchern langfristige Abschlüsse erwünschter sind als nur für kurze Zeit laufende, ist denn auch sehr häufig festzustellen, und das ist offenbar auch die Ursache, dass das Handelsbüro in Saarbrücken später dazu übergegangen ist, auch für längere Zeit abzuschliessen, was jetzt mehr

und mehr geschehen soll. Uebrigens lässt sich auch das Kontor unter Umständen und auf besonderen Wunsch der Abnehmer auf mehrjährige Verträge ein, die natürlich für beide Teile ein mehr oder weniger grosses Risiko bedeuten.

Die in der Zahlentafel 47 aufgeführten Preise des Handelsbüros der Kgl. Bergwerksdirektion in Saarbrücken sind die Richtpreise für den Eisenbahnabsatz. Auf diese Richtpreise — die die Grundlage nur für die Dauer-Verträge bilden, während Einzelbestellungen zu den höheren Tagespreisen ausgeführt werden — gewährt der Saarfiskus Rabatte, die verschieden hoch bemessen sind. Die Rabattsätze waren in den letzten Jahren oft ganz beträchtlich, da es vielfach nur mit Ausnahmepreisen möglich war, dem Wettbewerb der privaten Saargruben zu begegnen. Mit den normalen Preisen hätte der Saarfiskus seinen Absatz nicht aufrecht erhalten oder gar ausdehnen können. Während also nach der Zahlentafel 47 die Preise des Saarfiskus als sehr stabil erscheinen und noch weit weniger Schwankungen aufweisen als die Entwicklung der Syndikats- und Kontorpreise, ist in Wirklichkeit die Bewegung bei weitem nicht so ruhig verlaufen. Umgekehrt sind auch Preiserhöhungen zu verzeichnen, wo die Richtpreise keine Aenderung aufweisen, das gilt z. B. vornehmlich für das 1. Halbjahr 1913. Ende des Jahres 1912 hatte der preussische Handelsminister das Abkommen mit dem Kohlen-Syndikat gekündigt, weil er die neuen Preisaufschläge des Syndikats nicht mitmachen zu können meinte. Das liess erwarten, dass die Preise für die Erzeugnisse der fiskalischen Saargruben keine Aenderung erfahren würden, und tatsächlich waren die neuen Richtpreise, von geringfügigen Ausnahmen abgesehen, die gleichen. Und dennoch hatte das Handelsbüro faktisch die Preise erhöht, denn die Rabattsätze wurden ganz erheblich herabgesetzt, was in Wirklichkeit einem Preisaufschlag von M. 8,— im Durchschnitt gleichkam. Gleich dem Kohlenkontor wacht auch die Bergwerksdirektion Saarbrücken darüber, dass ihre

Händler beim Weiterverkauf einen angemessenen Gewinn erzielen. Nachdem das früher unter den Grosshändlern bestandene Provisionsabkommen vor einigen Jahren aufgehoben wurde, hat das Handelsbüro seinerseits bestimmte Vorschriften über die Preisstellung erlassen, wonach als Grundlage für die Verkäufe ein Aufschlag von M. 0,60 für die Tonne gilt.

Die Preise des Saarfiskus erscheinen als hoch im Vergleich zu denen der Ruhr, umsomehr wenn man die geringere Güte — am Heizwert gemessen — der Saarkohle berücksichtigt. Tatsächlich hat denn auch der fiskalische Saarbergbau nicht nur hinsichtlich seiner Förderpolitik sondern besonders auch wegen seiner Preispolitik manchen heftigen Angriff und zwar gerade aus dem Saargebiet selbst auf sich gezogen. Richtig ist ja freilich, dass der staatliche Bergbau an der Saar sich nur langsam weiter entwickelt hat und auf diese Weise der Anteil des Saarreviers an der Kohlengewinnung Deutschlands im Verhältnis immer mehr abgenommen hat. Die Ursache des Zurückbleibens des fiskalischen Saarbergbaues darf man wohl grösstenteils eben in der Eigenart des weit schwerfälligeren staatlichen Betriebes suchen. Darauf wenn auch nicht allein beruhen auch die relativ hohen Selbstkosten, die schliesslich in den hohen Preisen ihren Ausdruck nach aussen finden.

Die Zahlentafel 48 bringt sodann die Entwicklung der Preise der rheinischen Braunkohlenbrikets in Süddeutschland. Hier springen in die Augen bei den Hausbrandbrikets die beträchtliche Preissteigerung von 1903 bis 1907 und der Stillstand bis 1911, wo wieder ein Rückgang eintrat, während für Industriebrikets die Preise — die an sich niedriger sind als die für Hausbrandbrikets — bis 1911 sich auf absteigender Linie bewegen, dann aber in die Höhe gehen. Nichts vermag vielleicht das Ziel, die Absatzpolitik des Kölner Syndikats besser zu kennzeichnen. An sich ist zu den angeführten Preisen noch zu bemerken, dass der Briketverkaufsverein für Lieferungen nach den entfernteren Gegenden Süddeutschlands beträchtliche Nach-

lässe eintreten lässt und ferner Rabatte bewilligt für den Bezug bestimmter Mindestmengen sowie für die Abnahme in den bedarfsschwächeren Monaten; letzteres gilt vornehmlich für Lieferung von Schiffsbrikets im Sommer.

Schlusswort.

Wiewohl also Süddeutschland seine benötigten Brennstoffe grösstenteils aus entfernt gelegenen Bergbaubezirken herholen muss, für eine industrielle Entwicklung ein starkes Hindernis, so wird dieser offensichtliche Nachteil einigermassen in seiner Wirkung abgeschwächt durch die Wasserwegverbindung mit dem niederrheinisch-westfälischen Bergbaubezirk. Die Ruhrkohle wird nach Ausbau und Verbesserung der Wasserstrassen an Bedeutung für Süddeutschlands Kohlenversorgung zweifellos noch gewinnen. Die süddeutschen Verbraucher haben somit ein nahes Interesse an der Entwicklung der weiteren Organisations-Bestrebungen des Ruhrbergbaues und seines Handels und der damit zusammenhängenden Rheinschiffahrt. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass nicht das Auseinanderstreben dieser Kräfte den süddeutschen Konsumenten erwünscht sein kann, das ihnen höchstens vorübergehende Vorteile bringen würde. Ueber den einseitigen Interessen der süddeutschen Kohlenverbraucher — obschon sie freilich in dieser Abhandlung in erster Linie in Betracht kommen — steht zudem das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse, und dieses erheischt — das kann nicht genug betont werden — dringend die Verständigung der Kohlenproduzenten, sollen nicht gewaltige Werte vernichtet werden. Gewiss, die Ausschaltung des Wettbewerbes birgt grosse Gefahren für die Konsumenten in sich. Hat aber das Kohlensyndikat bislang schon eine weise Mässigung an den Tag gelegt, hat es bewiesen, dass nicht bloss privatwirtschaftliche Motive es leiten, so ist mit einer Beteiligung des preussischen Staates am Syndikat erst recht die Ge-

währ dafür gegeben, dass die Interessen der Verbraucher nicht weniger gewahrt werden als die der Produzenten. Es ist demnach dringend zu wünschen, dass man der grossen Schwierigkeiten, die den Syndikats-Erneuerungsverhandlungen noch im Wege stehen, bald Herr werden wird. Dass die Syndikatsverlängerung in Verbindung mit einer Verständigung mit dem Saarbergbau geschehen muss, dass die fernere Gestaltung des Kohlentransportes auf dem Rhein gleichzeitig von neuem festzulegen ist, verleiht dieser aktuellen Frage für den süddeutschen Kohlenverbraucher noch ein besonderes Interesse.

Benutzte Literatur.

Eulenberg, Die Preissteigerung des letzten Jahrzehnts.
Goetzke, Das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat.
Gothein, Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert.
Haenig, Die Steinkohle.
Junge, Die rationelle Auswertung der Kohlen.
Kempkens, Die Ruhrhäfen, ihre Industrie und ihr Handel.
Passow, Kartelle des Bergbaues.
Singhof, Der Mannheimer Kohlengrosshandel.
Stegemann, Der Eschweiler Bergwerksverein.
Tiegs, Deutschlands Steinkohlenhandel.
Tschierschky, Kartell und Trust.
Uhde, Die Produktionsbedingungen des deutschen und englischen Steinkohlenbergbaues.
Alfred Weber, Ueber den Standort der Industrien.
Wiedenfeld, Das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat.
Zoerner, Der Steinkohlenbergbau des preussischen Staates in der Umgebung von Saarbrücken.

Baedekers Jahrbücher für den Oberbergamtsbezirk Dortmund.
Berichte des Zentralverbandes der Kohlenhändler Deutschlands.
„Glückauf," Berg- und hüttenmännische Zeitschrift.
Kontradiktatorische Verhandlungen über deutsche Kartelle 1903.
Lembergs Jahrbücher der Steinkohlenzechen und Braunkohlengruben Westdeutschlands.
Veröffentlichungen des Verbandes südwestdeutscher Industrieller.
Württembergische Industrie, Zeitschrift des Verbandes württembergischer Industrieller.
Statistische Jahrbücher verschiedener deutscher Bundesstaaten.
Kölnische Zeitung, Rheinisch-Westfälische Zeitung, Kölnische Volkszeitung, Frankfurter Zeitung, Deutsche Bergwerks-Zeitung.

Inhaltsverzeichnis.

Lebenslauf.

Geboren bin ich am 31. Mai 1875 in Dortmund als Sohn des verstorbenen Stadtbaumeisters Carl Manno und seiner Ehefrau Julie, geb. Büttinghausen. Ich besuchte die Gymnasien zu Bonn und Dortmund und erhielt von letzterer Anstalt Ostern 1895 das Zeugnis der Reife. Ich studierte hierauf 5 Semester Chemie auf den Universitäten Leipzig, Jena und Münster, wandte mich dann aber juristischen und volkswirtschaftlichen Studien zu. In Göttingen hörte ich bei den Professoren Lexis, Cohn und Ehrenberg, in Heidelberg bei den Professoren Gothein, Alfred Weber, Schroeder, Heinsheimer, F. Fleiner, Jellinek, Leser, Jaffé, Levy, F. A. Schmidt, Perels, sowie bei den Dozenten Altmann, Muckle, Wätjen, Salz. Zwischen meinem Göttinger und Heidelberger Studium liegt eine 10jährige praktische Tätigkeit auf kaufmännischem Gebiete.

Ernst Manno.

Zahlentafel 1.

Verteilung des Kohlenabsatzes des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats und der Kgl. Bergwerksdirektion zu Saarbrücken nach Verbrauchern im Jahre 1912.

Industriezweig	Ruhrkohle [1] %	Fiskalische Saarkohle %
Gewinnung von Steinkohle, Koks- und Briketfabrikation (Selbstverbrauch der Zechen)	7,00	11,06
Erzgewinnung und Aufbereitung von Erzen aller Art	0,41	0,12
Salzgewinnung, Salzbergwerke und Salinen	0,45	0,21
Metallhütten aller Art (ausgenommen Eisenhütten)		—
Eisenhütten, Herstellung von Eisen und Stahl, Frisch- und Streckwerke		30,37
Metallverarbeitung (ausgenommen Eisen- und Stahlverarbeitung)	42,58	0,07
Verarbeitung von Eisen und Stahl		0,95
Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate		0,36
Elektrische Industrie	1,58	0,81
Industrie der Steine und Erden	4,38	2,66
Glasindustrie	0,70	0,99
Chemische Industrie	3,03	1,86
Gasanstalten	3,33	11,38
Textilindustrie, Bekleidungs- und Reinigungsgewerbe	2,82	2,05
Papierindustrie und polygraphische Gewerbe	1,32	0,86
Leder-, Gummi- und Guttapercha-Industrie	0,30	0,39
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	0,11	—
Rüben- und Kartoffelzuckerfabrikation und Zuckerraffinerie einschl. Fabrikation von Stärke und Stärkesyrup	0,61	0,33
Brauereien und Branntweinbrennereien, einschl. Mälzereien, Likör-, Presshefe- und Spritfabrikation	0,92	0,29
Industrie der übrigen Nahrungs- und Genussmittel	0,94	0,06
Wasserversorgungsanlagen, Bade- und Waschanstalten	0,39	0,10
Hausbedarf	12,35	25,21 [2]
Eisenbahn- und Strassenbahnbau und -Betrieb, ausgenommen elektrische Bahnen	10,87	9,84
Binnenschiffahrt, See- und Küstenschiffahrt, Hochseefischerei, Hafen- und Lotsendienst	4,63	0,03
Kriegsmarine	1,28	—
	100,—	100,—

[1]) Nur Absatz der dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat angeschlossenen Zechen. Die Koksmengen sind unter Annahme eines Ausbringens von 78 % und die Brikets unter Berücksichtigung eines Kohlegehalts von 92 % auf Kohle zurückgerechnet worden.

[2]) Hausbedarf und Handel.

Zahlentafel 2.

Staat	Grösse qm	Ortsanwesende Bevölkerung		Zunahme in %		Auf 1 qkm kommen Einwohner	
		1905	1910	von 1905 bis 1910	von 1871 bis 1910	1871	1910
Preussen	348 780	37 293	40 165	7,7	62,7	70,8	115,2
Bayern	75 870	6 524	6 887	5,6	41,6	64,1	90,8
Baden	15 070	2 011	2 143	6,6	46,6	96,9	142,2
Württemberg	19 507	2 302	2 438	5,9	34,0	93,2	125,0
Elsass-Lothringen	14 522	1 815	1 874	3,3	20,9	106,8	129,1
Hessen	7 688	1 209	1 282	6,0	50,3	111,0	166,8
Deutsches Reich	540 858	60 642	64 926	7,1	58,1	75,9	120,0

Durchschnittswert für eine Tonne Kohle auf der Grube (in Mark).

Jahr	Steinkohle									Braunkohle					
	Oberbergamtsbezirk			Sachsen	Lothringen	Oesterreich	Belgien	Holland	England	Bonn	Sachsen-Altenburg	Königr. Sachsen	Hessen	Bayern[1]	Böhmen
	Dortmund	Breslau	Bonn												
1885	4,70	4,37	7,13	7,13	7,72	5,22	7,18	—	5,19	1,74	1,78	3,02	6,62	4,06	2,95
1890	7,96	5,49	9,96	9,92	9,93	5,79	10,68	—	8,30	1,70	1,98	2,99	4,31	4,97	3,07
1895	6,66	5,75	8,34	9,22	8,17	5,96	7,65	—	6,07	1,38	1,88	2,63	2,77	3,46	3,23
1900	8,53	7,72	11,15	12,56	10,66	7,39	14,10	—	10,86	2,33	2,46	2,80	2,95	3,68	4,44
1905	8,40	7,59	10,96	10,58	10,61	6,75	10,24	—	6,99	2,17	2,37	2,47	2,18	2,97	3,78
1906	8,76	7,75	11,21	11,04	10,77	7,45	12,15	9,05	7,33	2,27	2,32	2,59	1,84	2,60	3,72
1907	9,52	8,78	11,93	11,97	11,49	7,95	13,66	11,50	9,05	2,92	2,41	2,73	2,31	2,98	4,06
1908	10,06	9,54	12,37	12,59	12,21	8,56	13,09	11,61	8,96	3,06	2,44	2,80	1,77	8,75	4,46
1909	9,94	9,54	12,18	12,39	11,65	8,76	11,64	11,09	8,10	3,04	2,33	2,68	2,14	7,83	4,53
1910	9,78	9,17	12,00	12,19	11,54	8,60	11,82	10,76	8,24	2,94	2,26	2,64	2,07	7,47	4,60
1911	9,73	8,80	11,49	12,10	10,79	8,47	11,96	10,86	8,19	2,66	2,26	2,54	2,23	7,50	4,51

[1]) Seit dem 1. Januar 1908 wird die oberbayr. sogen. Pechglanzkohle, die früher unter Steinkohle geführt wurde, als Braunkohle aufgeführt.

Zahlentafel 4a.

Frachtsätze für 10 t in Mark nach Bayern und Württemberg.

Nach \ Von	Ruhrkohle					Wurm-Revier	Saar	Lothringen	Schlesien			Böhmen	Belgien	Holland	Sachsen		Bayern			Rheinische Braunkohle
	Essen	Mannheim	Karlsruhe	Gustavsburg	Aschaffenburg	Kohlscheid	Dechen	Spittel	Waldenburg	Czernitz	Deutschlandgrube	Brüx	Lüttich	Heerlen-Kerkrade	Zwickau	Meuselwitz	Schwandorf	Peissenberg	Miesbach	Liblar
Augsburg . .	123.—	75.—	67.—	94.—	79.—	123.—	94.—	98.—	130.—	150.—	156.—	116.—	142.—	133.—	91.—	94.—	47.—	25.—	31.—	113.—
München . .	131.—	89.—	81.—	107.—	93.—	132.—	102.—	99.—	129.—	142.—	150.—	114.—	150.—	142.—	92.—	96.—	47.—	21.—	19.—	122.—
Rosenheim .	140.—	102.—	94.—	121.—	106.—	140.—	111.—	115.—	129.—	139.—	146.—	115.—	158.—	150.—	98.—	102.—	56.—	34.—	19.—	130.—
Landshut .	130.—	102.—	96.—	105.—	90.—	130.—	112.—	116.—	118.—	137.—	144.—	98.—	149.—	140.—	80.—	85.—	30.—	36.—	35.—	120.—
Regensburg .	121.—	88.—	86.—	91.—	76.—	122.—	105.—	109.—	110.—	133.—	136.—	85.—	140.—	132.—	66.—	72.—	16.—	49.—	48.—	112.—
Nürnberg . .	107.—	66.—	64.—	69.—	54.—	107.—	91.—	95.—	118.—	141.—	143.—	86.—	126.—	118.—	65.—	69.—	28.—	55.—	62.—	97.—
Kulmbach. .	107.—	84.—	88.—	76.—	61.—	112.—	95.—	101.—	111.—	137.—	139.—	77.—	130.—	122.—	43.—	47.—	37.—	82.—	86.—	102.—
Würzburg .	93.—	43.—	—	47.—	32.—	93.—	72.—	81.—	130.—	153.—	154.—	109.—	111.—	103.—	77.—	76.—	50.—	72.—	79.—	83.—
Aschaffenburg	78.—	35.—	—	27.—	—	79.—	52.—	62.—	138.—	162.—	163.—	126.—	98.—	90.—	88.—	87.—	70.—	89.—	93.—	62.—
Ravensburg .	124.—	75.—	67.—	—	—	123.—	94.—	92.—	—	—	—	143.—	148.—	133.—	—	—	—	—	—	113.—
Ulm a. Donau	112.—	57.—	49.—	—	—	111.—	81.—	86.—	—	—	—	124.—	138.—	121.—	—	—	—	—	—	101.—
Tübingen . .	107.—	50.—	37.—	—	—	107.—	70.—	76.—	—	—	—	143.—	127.—	117.—	—	—	—	—	—	97.—
Stuttgart . .	98.—	36.—	27.—	—	—	98.—	60.—	66.—	—	—	—	129.—	117.—	108.—	—	—	—	—	—	88.—
Heidenheim .	113.—	58.—	49.—	—	—	112.—	82.—	87.—	—	—	—	119.—	139.—	122.—	—	—	—	—	—	102.—
Heilbronn. .	93.—	27.—	24.—	—	—	92.—	55.—	63.—	—	—	—	126.—	111.—	102.—	—	—	—	—	—	81.—
Schwäb. Hall.	100.—	39.—	36.—	—	—	100.—	67.—	75.—	—	—	—	114.—	122.—	110.—	—	—	—	—	—	90.—

Frachtsätze für 10 t in Mark nach Baden, Pfalz und Hessen (Rheinhessen und Starkenburg).

Nach \ Von	Ruhrkohle						Wurmrevier	Saar	Lothringen	Belgien	Holland	Rheinische Braunkohle	Hessische Braunkohle	
	Essen	Mannheim	Karlsruhe	Kehl	Ludwigshafen	Worms	Kohlscheid	Dechen	Spittel	Lüttich	Heerlen-Kerkrade	Liblar	Trais Horloff	Frielendorf
Freiburg	108.—	45.—	36.—	26.—	—	—	107.—	61.—	58.—	110.—	117.—	97.—	—	—
Offenburg	99.—	35.—	24.—	12.—	—	—	98.—	47.—	44.—	96.—	108.—	88.—	—	—
Karlsruhe	89.—	21.—	—	—	—	—	88.—	41.—	47.—	98.—	98.—	75.—	—	—
Pforzheim	93.—	28.—	15.—	—	—	—	93.—	47.—	54.—	105.—	103.—	82.—	—	—
Heidelberg	83.—	11.—	—	—	—	—	82.—	40.—	49.—	95.—	91.—	66.—	—	—
Mannheim	78.—	—	—	—	—	—	77.—	35.—	45.—	91.—	86.—	61.—	—	—
Weinheim	79.—	13.—	—	—	—	—	79.—	41.—	50.—	92.—	89.—	62.—	—	—
Tauberbischofsheim	94.—	37.—	—	—	—	—	94.—	67.—	77.—	133.—	113.—	84.—	—	—
Zweibrücken	82.—	34.—	—	—	31.—	36.—	80.—	14.—	21.—	72.—	—	65.—	—	—
Pirmasens	87.—	32.—	—	—	30.—	36.—	82.—	21.—	27.—	78.—	—	66.—	—	—
Neustadt a. H.	77.—	16.—	—	—	14.—	23.—	76.—	26.—	36.—	86.—	—	60.—	—	—
Kaiserslautern	73.—	24.—	—	—	21.—	26.—	73.—	19.—	28.—	79.—	—	56.—	—	—
Ludwigshafen	75.—	9.—	—	—	—	13.—	75.—	33.—	42.—	88.—	—	58.—	—	—
Winnweiler	68.—	24.—	—	—	21.—	18.—	67.—	24.—	34.—	81.—	—	51.—	—	—
Mainz	63.—	—	—	—	—	—	62.—	40.—	49.—	84.—	—	46.—	28.—	48.—
Darmstad	70.—	—	—	—	25.—	18.—	70.—	44.—	53.—	92.—	—	54.—	26.—	46.—
Bensheim	75.—	—	—	—	17.—	13.—	75.—	39.—	49.—	96.—	—	59.—	31.—	51.—
Alzey	64.—	—	—	—	26.—	15.—	63.—	31.—	41.—	84.—	—	47.—	38.—	57.—
Worms	71.—	—	—	—	13.—	—	70.—	33.—	42.—	91.—	—	54.—	34.—	54.—

Zahlentafel 4 c.

Frachtsätze für 10 t in Mark nach dem Saargebiet und Elsass-Lothringen.

Nach \ Von	Ruhrkohle					Wurmrevier	Saar		Lothringen	Belgien	Holland	Frankreich		Rheinische Braunkohle	Hessische Braunkohle	
	Essen	Mannheim	Ludwigshafen	Lauterburg	Straßburg	Kohlscheid	Dechen	St. Ingbert	Spittel	Lüttich	Heerlen-Kerkrade	Meurchin	Rouchamp	Liblar	Trais Horloff	Frielendorf
Saarbrücken	82.—	—	36.—	—	—	71.—	13.—	10.—	13.—	72.—	—	82.—	—	62.—	64.—	—
Merzig	73.—	—	43.—	—	—	63.—	21.—	19.—	18.—	66.—	—	82.—	—	53.—	68.—	—
Neunkirchen	83.—	—	31.	—	—	75.—	7.—	15.—	17.—	76.—	—	87.—	—	65.—	59.—	—
Mülhausen i. E.	110.—	60.—	60.—	35.—	27.—	106.—	62.—	59.—	59.—	106.—	116.—	89.—	37.—	99.—	—	—
Colmar	104.—	50.—	50.	29.—	20.—	100.—	53.—	50.—	49.—	96.—	110.—	101.—	49.—	93.—	—	—
Strassburg	95.—	36.—	36.—	19.—	—	92.—	38.—	35.—	35.—	87.—	102.—	93.—	60.—	84.—	—	—
Hagenau	90.—	34.—	31.—	16.—	14.—	90.—	35.—	32.—	31.—	83.—	100.—	93.—	67.—	77.—	—	—
Saarburg	93.—	49.—	46.—	27.—	21.—	85.—	29.—	26.—	25.—	73.—	93.—	78.—	60.—	77.—	—	—
Metz	85.—	54.—	51.—	37.—	31.—	66.—	30.—	27.—	20.—	56.—	73.—	67.—	61.—	65.—	—	—
Diedenhofen	78.—	54.—	51.—	39.—	36.—	58.—	31.—	28.—	21.—	49.—	66.—	65.—	70.—	58.—	—	—

Zahlentafel 5.

Heizwerte

von Kohlen aus den für die Brennstoffversorgung Süddeutschlands in Betracht kommenden Bergbaugebieten.

A. Ruhrkohlen:

I. Magerkohlen.

Anthrazitnuss II von Gottfried Wilhelm	8089 W.E.
„ II von Langenbrahm	8235 W.E.
Eßstückkohlen von Schürbank	7928 W.E.
Essnusskohlen III von Caroline	7623 W.E.

Im Durchschnitt ca. 8000 W.E.

II. Fettkohlen.

Consolidation-Nusskohlen II	7882 W.E.
Constantin der Grosse-Nusskohlen II	7754 W.E.
Bonifacius-Nusskohlen	7924 W.E.
Hannibal-Stückkohlen	7827 W.E.
König Ludwig-Nuss III	7634 W.E.
Minister Achenbach-Stückkohlen	7828 W.E.
Rheinpreussen-Förderkohlen	7715 W E.
Tremonia-Nusskohlen II	7694 W.E.
Victor-Nusskohlen II	7997 W.E.

Im Durchschnitt ca. 7850 W.E.

III. Gasflammkohlen.

Dahlbusch-Stückkohlen	7809 W.E.
Graf Bismarck-Stückkohlen	7548 W.E.
Mathias Stinnes-Stückkohlen	7599 W.E.
Rheinelbe- und Alma-Nusskohlen I	7592 W.E.
Unser Fritz-Stückkohlen	7431 W.E.
Zollverein-Nusskohlen II	7779 W.E.

Im Durchschnitt ca. 7650 W.E.

B. Saar-, Pfalz- und Lothringer-Kohlen:

Dudweiler-Stückkohlen	7092 W.E.
Itzenplitz-Nusskohlen II	6789 W.E.
Reden-Nusskohlen II	7093 W.E.
Kohlwald-Nusskohlen II	6679 W.E.
Luisenthal-Nusskohlen II	6678 W.E.
St. Ingbert	7065 W.E.
Mittelbexbach	7155 W.E.
Klein-Rosseln-Nusskohlen II	7389 W.E.
Spittel	6223 W.E.

Im Durchschnitt ca. 6900 W.E.

C. Schlesische Kohlen:

Königin-Luise-Förderkohlen	6866 W.E.
Königsgrube	6927 W.E.
Concordia-Kleinkohlen	6923 W.E.
Cleophas-Gaskohlen	7518 W.E.
Heinitz-Stückkohlen	6639 W.E.
Wollheim-Förderkohlen	6671 W.E.
Preussen	7114 W.E.
Wolfgang-Stückkohlen	7201 W.E.
Königshütte-Stücke	6737 W.E.
Emanuelssegen	6352 W.E.

Im Durchschnitt ca. 6900 W.E.

D. Sächsische Kohlen:

Zwickau	ca. 6300 W.E

E. Oberbayerische Kohlen:

Peissenberg	ca. 5400 W.E.
Hausham	ca. 5600 W.E.
Penzberg	ca. 5200 W.E.

F. Böhmische Steinkohlen:

Austria	6776 W.E.
Alexander (Osegg)	5618 W.E.
Mathilde	6669 W.E.
Brucher Kohlenwerke	5372 W.E.

Im Durchschnitt ca. 6100 W.E.

G. Böhmische Braunkohlen:

Brüx	4395 W.E.
Bilin	4161 W.E.
Bilin	4322 W.E.

Im Durchschnitt ca. 4300 W.E.

H. Belgische Kohlen:

	7553 W.E.
	7576 W.E.
	6761 W.E.

Im Durchschnitt ca. 7250 W.E.

I. Holländische Kohlen: ca. 7200 W.E.

K. Englische Kohlen:

Wales-Anthrazit	7925 W.E.
" "	8092 W.E.
" "	7906 W.E.

Im Durchschnitt ca. 8000 W.E.

Cardiff-Kohlen	7914 W.E.
" "	7865 W.E.
" "	7724 W.E.
" "	7639 W.E.

Im Durchschnitt 7700—7800 W.E.

Yorkshire	7033 W.E.
"	7428 W.E.
"	7130 W.E.
"	7347 W.E.

Im Durchschnitt 7300—7400 W.E.

Zahlentafel 6.

Empfang der verschiedenen süddeutschen Eisenbahn-Verkehrsbezirke an Steinkohlen und Steinkohlenbrikets, Koks, Braunkohlen und Braunkohlenbrikets mit der Eisenbahn im Jahre 1912.

St. = Steinkohlen und -Brikets; K. = Koks; Br. = Braunkohlen und -Brikets.

(In Tonnen.)

Versand aus Verkehrsbezirk	Sorten	Nach Verkehrsbezirk										Zus.
		37	36	35	34	33	32	31	30	29	27	
		Nord-bayern	Süd-bayern	Württem-berg	Mannheim Rheinau Ludwigs-hafen	Baden ohne Mannheim Rheinau	Gross-herzogtum Hessen ohne Ober-hessen	Bayer. Pfalz ohne Ludwigs-hafen	Elsass	Lothringen	Saargebiet	
13 und 15, Schlesien	St.	136200	423100	2100	—	1050	—	—	—	—	—	562450
	K.	5100	39800	—	—	—	—	—	—	—	—	44900
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19, Thüringen	St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	97650	61700	7900	—	500	650	—	—	—	—	168400
20, 20a, Sachsen	St.	292900	19250	1200	—	—	—	—	—	—	—	313350
	K.	11300	18850	—	—	—	—	—	—	—	—	30150
	Br.	19150	5200	500	—	—	—	—	—	—	—	24850
22, Ruhrgebiet (Westfalen)	St.	307850	71250	43200	—	16650	132800	12700	14000	46000	14450	658900
	K.	234750	83400	76850	15300	53850	19500	24050	1700	2479600	76250	3065250
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23, Ruhrgebiet (Rheinland)	St.	74800	62850	67250	5300	10750	81100	6200	9400	54500	130800	402950
	K.	16000	13850	32200	2500	3900	5000	28200	6500	360250	4000	472400
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26, Rheinprovinz links des Rheins	St.	16000	13400	21300	—	17750	30600	1950	1200	8000	1800	112000
	K.	2050	1350	3200	—	4750	3900	2050	—	219450	47900	284650
	Br.	33100	48800	85100	5700	44250	104700	57800	47300	65400	20900	513050
27, Saargebiet	St.	217550	201950	618100	174800	711550	312400	809350	441550	686000	3117000	7290250
	K.	—	—	2450	—	6500	1100	10750	6400	229900	305150	562250
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29, Lothringen	St.	6050	63750	258400	16500	157800	38200	146450	307400	1125850	340900	2431300
	K.	—	1100	1600	—	5100	—	1000	2350	92000	2500	105650
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31, Bayer. Pfalz	St.	41450	26100	50800	9000	66950	17700	122600	4950	34100	146200	519850
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36, Südbayern	St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	2350	714700	4200	—	—	—	—	—	—	—	721250
37, Nordbayern	St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	163000	86900	1800	—	1800	17100	—	—	—	—	270600
21, Provinz Hessen-Nassau und Oberhessen	St.	75900	—	—	—	—	26900	—	—	—	—	102800
	K.	7700	9800	9900	—	4000	7800	—	—	—	—	39200
	Br.	3700	—	1100	—	3900	17000	—	—	—	—	25700
22, Grossherzogtum Hessen ohne Oberhessen	St.	443700	325400	-	5300	1500	222750	15700	—	—	—	1014350
	K.	1900	1100	1950	1850	1300	5150	—	—	—	—	13250
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33, Baden	St.	—	4000	151000	—	344800	—	1750	3300	—	—	504850
	K.	—	500	12700	—	17350	—	—	550	—	—	31100
	Br.	—	1200	31700	—	42400	—	—	1500	—	—	76800
34, Mannheim Rheinau Ludwigshafen	St.	13700	58900	852500	132600	907100	47900	77300	7150	650	1950	2099750
	K.	—	600	51200	11150	35400	750	4350	800	1150	—	105400
	Br.	—	2250	50450	23400	31550	850	12800	950	—	—	122250
30, Elsass	St.	—	1000	1000	—	14200	—	—	346300	1900	—	364400
	K.	600	2500	4450	—	13400	—	—	30300	1050	—	52300
	Br.	—	—	—	—	600	—		3900	—	—	4500
54, Böhmen	St.	182800	88850	—	—	—	—	—	—	—	—	271650
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	1504500	509350	9900	—	—	—	—	—	—	—	2023750
55, Uebriges Oesterreich	St.	—	14600	—	—	—	—	—	—	—	—	14600
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	—	12200	—	—	—	—	—	—	—	—	12200
58, Frankreich	St.	—	—	—	—	—	—	—	2100	11200	—	13300
	K.	—	—	—	—	—	—	—	2400	107950	—	110350
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60, Belgien	St.	1000	1150	12200	—	19300	2850	2900	62700	34800	5000	141900
	K.	—	—	—	—	—	—	—	5000	332200	—	337200
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61, Holland	St.	2250	3050	7350	—	9350	5200	—	2850	2400	—	32450
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	St.	1812150	1378600	1986400	343500	2278750	918400	1196900	1202900	2005400	3728100	16851100
	K.	279400	172850	196500	30800	145550	43200	70400	56000	3823550	435800	5254050
	Br.	1823450	1442300	192650	29100	125000	140300	70600	53650	65400	20900	3963350

Zahlentafel 6.

Empfang der verschiedenen süddeutschen Eisenbahn-Verkehrsbezirke an Steinkohlen und Steinkohlenbrikets, Koks, Braunkohlen und Braunkohlenbrikets mit der Eisenbahn im Jahre 1912.

St. = Steinkohlen und -Brikets; K. = Koks; Br. = Braunkohlen und -Brikets.

(In Tonnen.)

Versand aus Verkehrsbezirk	Sorten	Nach Verkehrsbezirk										Zus.
		37	36	35	34	33	32	31	30	29	27	
		Nordbayern	Südbayern	Württemberg	Mannheim Rheinau Ludwigshafen	Baden ohne Mannheim Rheinau	Grossherzogtum Hessen ohne Oberhessen	Bayer. Pfalz ohne Ludwigshafen	Elsass	Lothringen	Saargebiet	
13 und 15, Schlesien	St.	136200	423100	2100	—	1050	—	—	—	—	—	562450
	K.	5100	39800	—	—	—	—	—	—	—	—	44900
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19, Thüringen	St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	97650	61700	7900	—	500	650	—	—	—	—	168400
20, 20a, Sachsen	St.	292900	19250	1200	—	—	—	—	—	—	—	313350
	K.	11300	18850	—	—	—	—	—	—	—	—	30150
	Br.	19150	5200	500	—	—	—	—	—	—	—	24850
22, Ruhrgebiet (Westfalen)	St.	307850	71250	43200	—	16650	132800	12700	14000	46000	14450	658900
	K.	234750	83400	76850	15300	53850	19500	24050	1700	2479600	76250	3065250
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23, Ruhrgebiet (Rheinland)	St.	74800	62850	67250	5300	10750	81100	6200	9400	54500	130800	402950
	K.	16000	13850	32200	2500	3900	5000	28200	6500	360250	4000	472400
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26, Rheinprovinz links des Rheins	St.	16000	13400	21300	—	17750	30600	1950	1200	8000	1800	112000
	K.	2050	1350	3200	—	4750	3900	2050	—	219450	47900	284650
	Br.	33100	48800	85100	5700	44250	104700	57800	47300	65400	20900	513050
27, Saargebiet	St.	217550	201950	618100	174800	711550	312400	809350	441550	686000	3117000	7290250
	K.	—	—	2450	—	6500	1100	10750	6400	229900	305150	562250
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29, Lothringen	St.	6050	63750	258400	16500	157800	38200	146450	307400	1125850	310900	2431300
	K.	—	1100	1600	—	5100	—	1000	2350	92000	2500	105650
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31, Bayer. Pfalz	St.	41450	26100	50800	9000	66950	17700	122600	4950	34100	146200	519850
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36, Südbayern	St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	2350	714700	4200	—	—	—	—	—	—	—	721250
37, Nordbayern	St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	163000	86900	1800	—	1800	17100	—	—	—	—	270600
21, Provinz Hessen-Nassau und Oberhessen	St.	75900	—	—	—	—	26900	—	—	—	—	102800
	K.	7700	9800	9900	—	4000	7800	—	—	—	—	39200
	Br.	3700	—	1100	—	3900	17000	—	—	—	—	25700
22, Grossherzogtum Hessen ohne Oberhessen	St.	443700	325400	–	5300	1500	222750	15700	—	—	—	1014350
	K.	1900	1100	1950	1850	1300	5150	—	—	—	—	13250
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33, Baden	St.	—	4000	151000	—	344800	—	1750	3300	—	—	504850
	K.	—	500	12700	—	17350	—	—	550	—	—	31100
	Br.	—	1200	31700	—	42400	—	—	1500	—	—	76800
34, Mannheim Rheinau Ludwigshafen	St.	13700	58900	852500	132600	907100	47900	77300	7150	650	1950	2099750
	K.	—	600	51200	11150	35400	750	4350	800	1150	—	105400
	Br.	—	2250	50450	23400	31550	850	12800	950	—	—	122250
30, Elsass	St.	—	1000	1000	—	14200	—	—	346300	1900	—	364400
	K.	600	2500	4450	—	13400	—	—	30300	1050	—	52300
	Br.	—	—	—	—	600	—		3900	—	—	4500
54, Böhmen	St.	182800	88850	—	—	—	—	—	—	—	—	271650
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	1504500	509350	9900	—	—	—	—	—	—	—	2023750
55, Uebriges Oesterreich	St.	—	14600	—	—	—	—	—	—	—	—	14600
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	—	12200	—	—	—	—	—	—	—	—	12200
58, Frankreich	St.	—	—	—	—	—	—	—	2100	11200	—	13300
	K.	—	—	—	—	—	—	—	2400	107950	—	110350
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60, Belgien	St.	1000	1150	12200	—	19300	2850	2900	62700	34800	5000	141900
	K.	—	—	—	—	—	—	—	5000	332200	—	337200
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61, Holland	St.	2250	3050	7350	—	9350	5200	—	2850	2400	—	32450
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	St.	1812150	1378600	1986400	343500	2278750	918400	1196900	1202900	2005400	3728100	16851100
	K.	279400	172850	196500	30800	145550	43200	70400	56000	3823550	435800	5254050
	Br.	1823450	1442300	192650	29100	125000	140300	70600	53650	65400	20900	3963350

Zahlentafel 7.

Entwicklung des Steinkohlenbergbaues im Deutschen Reich.

Jahr	Oberbergamtsbezirk Dortmund	Breslau	Bonn	Clausthal	Halle	Zus. Preussen	Sachsen	Elsass-Lothringen	Bayern [1])	Uebrige Staaten	Zus. Deutschland
						Förderung (in 1000 t)					
1885	28970	15786	7634	465	23	52879	4151	591	586	113	58320
1890	35469	20076	8178	628	23	64374	4151	775	791	147	70238
1895	41146	21944	8974	549	9	72622	4435	990	973	149	79169
1900	59619	29597	11980	758	12	101966	4803	1137	1185	199	109290
1905	65374	32319	14566	735	7	113001	4943	1824	1318	213	121299
1906	76811	35063	15663	749	11	128296	5148	2072	1381	221	137118
1907	80183	37803	15289	760	10	134044	5232	2194	1496	220	143186
1908	82665	39590	15990	748	10	139002	5378	2368	708	215	147671
1909	82804	40275	16095	724	9	139906	5442	2467	759	213	148788
1910	86865	39993	16177	729	8	143772	5370	2686	774	226	152828
1911	91329	42300	16954	733	7	151324	5418	3033	763	208	160747
1912	100265	46584	17736	708	9	165303	5066	3539	791	—	174881
1913	110722	49077	20657	948	8	181413	5471	3817	811	—	191511
						Zunahme 1913 gegen 1885					
1000 t	81752	33291	13023	483	—	128534	1320	3226	225	—	133191
%	282,20	210,89	170,59	103,87	—	243,07	31,80	545,85	38,40	—	228,78
						Anteil an der Gesamtförderung (%)					
1885	49,67	27,07	13,09	0,8	0,04	90,67	7,12	1,01	1,01	0,19	100
1913	57,81	25,63	10,79	0,5	—	94,73	2,86	1,99	0,42	—	100

[1]) Seit 1. Januar 1908 wird die oberbayerische sogen. Pechglanzkohle, die früher unter Steinkohle gezählt wurde, als Braunkohle aufgeführt.

Zahlentafel 8.

Entwicklung des Braunkohlenbergbaues im Deutschen Reich.

Jahr	Oberbergamtsbezirk					Sachsen-Altenburg	Königreich Sachsen	Braunschweig	Anhalt	Hessen	Bayern [1]	Uebrige deutsche Staaten	Zus. Deutschland
	Halle	Bonn	Breslau	Clausthal	Zus. Preussen								
	Förderung (in 1000 t)												
1885	11424	360	416	186	12387	859	732	380	893	60	11	33	15355
1890	14077	662	448	281	15468	1081	848	568	868	173	10	37	19053
1895	17565	1682	476	392	20115	1377	1018	869	1108	233	29	39	24788
1900	27407	5197	869	535	34008	1866	1541	1360	1347	256	39	81	40498
1905	34190	7961	1216	781	44149	2408	2168	1725	1465	422	122	52	52512
1906	36022	9707	1368	815	47913	2235	2314	1924	1415	434	140	44	56420
1907	38948	11309	1512	891	52661	3061	2486	2166	1368	476	286	43	62547
1908	40331	12603	1535	988	55457	3789	2884	2280	1306	466	1415	18	67615
1909	41395	12303	1344	987	56030	4080	3168	2099	1294	499	1480	9	68658
1910	41171	13083	1361	1029	56644	3972	3624	2058	1266	482	1495	6	69547
1911	42633	14957	1878	1063	60532	3657	4325	1881	1321	499	1548	11	73774
1912	44891	17609	2171	1132	65804	4092	5339	2063	1543	394	1700	—	80935
1913	46502	20335	2305	1115	70256	4910	6316	2183	1474	429	1895	11	87475
	Zunahme 1913 gegen 1885.												
1000 t	35078	19975	1889	929	57869	4051	5584	1803	581	369	1884	—	72120
%	307,06	5548,01	454,09	499,46	467,18	471,59	762,84	474,47	65,06	615,00	—	—	469,68
	Anteil an der Gesamtförderung (%).												
1885	74,40	2,35	2,71	1,21	80,67	5,60	4,77	2,47	5,82	0,39	0,07	0,21	100
1913	53,38	23,34	2,65	1,28	80,65	5,64	7,25	2,50	1,69	0,49	2,18	0,01	100

[1]) Seit 1. Januar 1908 wird die oberbayerische sogen. Pechglanzkohle, die früher unter Steinkohle gezählt wurde, als Braunkohle aufgeführt.

Zahlentafel 9.

Kokserzeugung im Deutschen Reich (in 1000 t).

Jahr	Oberbergamtsbezirk						Sachsen	Zus. Deutschland[1]
	Dortmund	Bonn	Breslau	Halle	Clausthal	Zus. Preussen		
1901	8052	380	633	—	34	9100	63	9163
1905	12098	1936	2053	133	205	16424	68	16491
1906	15556	2168	2173	136	166	20199	67	20266
1907	16604	2581	2395	139	153	21872	66	21938
1908	15567	2819	2444	142	137	21110	65	21175
1909	15534	3180	2401	145	84	21344	63	21408
1910	17424	3445	2437	146	85	23537	63	23600
1911	18828	3546	2655	138	86	25253	62	25405
1912	22134	3718	2926	121	85	28984	62	29141
1913	24737	3928	3114	145	86	32011	65	32168

[1]) Ausserdem wurden nach dem Geschäftsbericht der Wirtschaftlichen Vereinigung deutscher Gaswerke auf den ihr angeschlossenen Gasanstalten gewonnen in:

1908: 1199673 t	1910: 1302147 t	1912: 2141910 t
1909: 1240927 t	1911: 1206831 t	1913: 3898366 t

Zahlentafel 10.

Steinkohlenbriketherstellung im Deutschen Reich (in 1000 t).

Jahr	Dortmund	Breslau	Bonn	Clausthal	Halle	Zus. Preussen	Sachsen	Zus. Deutschland
1907	3043	206	71	94	63	3478	46	3524
1908	3452	229	71	133	57	3942	53	3995
1909	3300	280	63	106	111	3921	55	3976
1910	3692	417	69	118	89	4386	55	4441
1911	4212	424	77	122	100	4936	55	4991
1912	4557	481	86	80	79	5273	61	5334
1913	4954	532	107	94	73	5759	65	5824

Die Erzeugung der dem Handel gehörenden Briketfabriken, so der am Oberrhein befindlichen Fabriken, ist in der Aufstellung nicht enthalten.

Entwicklung des Versandes mit der Eisenbahn in Erzeugnissen des Ruhrbergbaues nach Süddeutschland.

(In Tonnen.)

	Steinkohlen				Steinkohlen-Brikets				Koks			
	1909	1910	1911	1912	1909	1910	1911	1912	1909	1910	1911	1912
Nordbayern												
aus Verkehrsbezirk 22	254370	254850	255700	283700	7200	5800	8600	24150	168000	182600	211100	234750
23	71200	70750	79850	67800	4200	4600	6050	7000	10000	11150	20000	16000
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	68450	66100	82200	75900	—	—	—	—	9400	8450	9600	7750
32	379450	316950	324900	391500	3370	47500	51750	52250	5650	3900	3450	1900
33	3250	1800	3950	50	—	100	50	—	—	—	50	100
34	4650	3200	4700	12700	—	—	300	1000	—	—	200	100
Zusammen	781370	613650	751300	831650	45100	58000	66750	84400	193050	206100	244400	260600
Südbayern												
aus Verkehrsbezirk 22	89100	104200	70250	61600	19650	20950	9300	9650	84850	76100	83650	83400
23	80600	97100	62650	49500	21700	16650	13300	13350	21500	23750	19500	13850
30	300	100	—	—	—	—	100	1000	650	1300	450	2450
21	200	200	—	—	—	—	—	—	4200	5050	8800	9800
32	331150	293600	306900	296800	24700	29100	29400	28650	250	200	300	1100
33	11900	20500	39800	4000	—	—	400	50	—	—	100	500
34	16600	11000	13550	48950	450	250	2150	9950	100	100	100	600
Zusammen	529850	526700	493150	460850	66500	66950	54650	62650	111550	106500	112900	111700
Württemberg												
aus Verkehrsbezirk 22	66100	72150	43800	39800	6650	4750	4400	3400	61100	43450	37900	76850
23	90800	78100	64700	65300	2100	1800	1800	1950	52550	60500	65250	32200
30	1000	—	3300	1000	—	100	—	—	3950	4750	450	4450
21	500	—	—	—	—	—	—	—	11400	11350	12900	9900
32	150	250	—	50	—	—	—	—	2000	4150	6150	1950
33	586100	501050	567750	148000	26000	9000	22050	3000	14000	11950	37950	12700
34	404200	322750	359200	809650	25700	26400	22600	42900	17800	10800	17350	51150
Zusammen	1148850	974300	1038750	1063800	60450	42050	50850	51250	162800	146950	177950	189200
Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen												
aus Verkehrsbezirk 22	1050	600	300	—	600	400	300	350	12850	11000	12550	15300
23	550	2700	950	5300	650	200	600	—	850	4200	3100	2500
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	—	—	—	—	—	—	—	—	200	300	450	500
32	360	300	100	300	—	2150	5100	5000	200	550	650	1850
33	26900	33700	43500	400	4600	11050	6900	—	2100	2800	3350	—
34	72700	76650	79750	116200	15200	1000	2150	16400	5100	4400	4950	11150
Zusammen	101560	113950	124600	122200	21050	14800	15050	21750	21300	23250	25050	31300
Baden, ohne Mannheim und Rheinau												
aus Verkehrsbezirk 22	29000	27900	25400	15400	7250	2200	2800	1250	25700	18500	45500	53850
23	8400	9800	9000	9550	1650	1800	900	1250	3600	3500	3350	3950
30	5700	4800	11700	12000	3900	850	1100	2200	8350	11500	12150	13400
21	100	—	100	—	—	—	—	—	3800	5150	5850	4000
32	1100	2100	1700	1300	—	150	—	200	1150	1100	1350	1300
33	504100	593300	645150	337800	58600	43850	56450	7000	12600	16600	24050	17350
34	542550	450900	462500	773300	30200	16300	61850	133800	11450	6600	11800	35400
Zusammen	1090950	1088800	1155550	1149350	101600	65150	123100	145700	66650	62950	104050	129250
Grossherzogtum Hessen, ohne Oberhessen												
aus Verkehrsbezirk 22	116950	115800	114400	125400	5550	2800	5800	7400	13000	14350	15600	19500
23	105250	80550	81100	76750	1000	3650	3250	4300	5300	4100	5700	5000
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	38500	50000	40800	26300	150	150	100	600	4400	2600	5950	7800
32	209150	179600	177100	211650	8850	8200	7100	11100	5450	6350	6050	5150
33	7050	16850	15050	200	100	350	700	—	100	200	600	100
34	27800	24100	30900	46150	300	650	1100	1750	200	250	150	750
Zusammen	504700	466900	459350	486450	15950	15800	18050	25150	28450	27850	34050	38300
Rheinpfalz, ohne Ludwigshafen												
aus Verkehrsbezirk 22	12150	11000	12150	11750	1250	1700	250	950	17800	20200	21000	24050
23	3700	5500	4450	4150	1750	2750	2400	2050	18800	20600	25350	28200
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	—	—	—	—	—	—	—	—	200	450	850	400
32	20000	23700	8100	11100	—	4600	5850	4600	550	850	450	300
33	5350	9700	7150	1750	200	450	750	—	—	350	850	—
34	48400	51750	64100	71150	450	450	1950	6150	1700	2450	2150	4350
Zusammen	89600	101650	95950	99900	3650	9950	11200	13750	39050	44900	50650	57300
Elsass												
aus Verkehrsbezirk 22	10700	6500	7900	13800	1550	1700	2050	1200	9900	8000	10000	1700
23	4850	6300	7100	8550	2250	3850	—	850	10900	1100	1000	6450
30	218300	292000	344300	324250	2350	9600	10550	22100	15450	34900	24500	30300
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	28450	5000	7400	3100	300	200	200	200	100	250	700	550
34	29050	1550	2200	6300	—	—	100	800	1200	100	700	800
Zusammen	291350	311350	368900	356000	6450	15350	12900	25150	37550	44350	36900	39800
Lothringen												
aus Verkehrsbezirk 22	47800	35800	27050	34950	1500	3600	8300	11150	1478050	1948750	2344700	2479600
23	22000	20650	43500	34000	17950	18200	30350	20750	426600	242700	585500	360250
30	700	1000	1350	1800	—	—	—	150	500	2100	800	1050
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	150	100	150	400	—	—	—	250	—	—	—	1100
Zusammen	70650	57550	72050	71150	19450	21800	38650	32300	1905150	2193550	2931000	2842000
Saargebiet												
aus Verkehrsbezirk 22	21900	7000	21900	9650	2750	3600	6050	4800	56000	56300	49700	76250
23	26600	83900	123100	125700	13700	10500	7600	5000	20300	27550	11900	4000
30	—	—	—	650	—	—	—	—	—	—	—	—
21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	2500	700	—	1900	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	51000	91600	145000	137900	16450	14100	13650	9800	76300	83850	61600	80250
Zusammen . .	4659880	4446450	4704600	4779250	356650	323950	404850	471900	2641850	2940250	3778550	3779700

Zahlentafel 12.

Kohlenabfuhr aus den Häfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld (in 1000 t).

Jahr	Nach dem Mittelrhein bis Koblenz	Nach Koblenz und oberhalb	Gesamtabfuhr rheinaufwärts und rheinabwärts
1880	107	629	2633
1885	113	1 024	3533
1890	151	2 686	4520
1895	128	3 244	5160
1900	106	5 922	8173
1905	116	5 937	9603
1906	88	5 505	8926
1907	127	5 950	9066
1908	58	6 805	10725
1909	45	6 804	11942
1910	24	6 205	12882
1911	30	6 363	13496
1912	23	7 050	15521

Zahlentafel 13.

Entwicklung der Steinkohlenförderung in den verschiedenen Kohlenbecken Preussens (in 1000 t).

Jahr	Ruhrbecken	Oberschlesien	Saarbezirk	Niederschlesien	Aachen
1885	29166	12842	6213	2944	1226
1890	35773	16871	6389	3205	1485
1895	41490	18066	7023	3877	1607
1900	60336	24829	9491	4767	1771
1905	66915	27015	10774	5304	2250
1906	78939	28660	11284	5403	2251
1907	82403	32223	10840	5580	2228
1908	85045	33966	11223	5624	2386
1909	85111	34655	11221	5619	2566
1910	89315	34461	10982	5533	2745
1911	93801	36654	11637	5647	2847
1912	103093	41544	12470	5902	3057

Zahlentafel 14.

Eisenbahnabsatz der Aachener Kohle mit der Eisenbahn in Süddeutschland.

St. = Steinkohlen und Brikets; K. = Koks.

(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Nordbayern	St.	14300	18500	19200	16000
	K.	2000	2700	2900	2050
Südbayern	St.	11200	14300	14200	13400
	K.	8700	5500	2800	1350
Württemberg	St.	27700	26300	27200	21300
	K.	30700	26500	6400	3200
Baden	St.	20700	16600	24500	17750
	K.	5500	4500	5500	4750
Grossherzogtum Hessen	St.	33000	35300	32900	30600
	K.	8400	5500	5900	3900
Bayer. Pfalz	St.	1400	1500	1400	1950
	K.	6300	5200	1200	2050
Elsass	St.	1200	1300	2200	1200
	K.	700	400	—	—
Lothringen	St.	2400	2500	3700	8000
	K.	94200	2300	219700	219450
Saargebiet	St.	1450	1900	1400	1800
	K.	134300	96200	113200	47900
Steinkohlen und Brikets		113350	118200	126700	112000
Koks		200800	148800	357600	284650

Zahlentafel 15.

Eisenbahn-Absatz der Saar in Süddeutschland.
St. = Steinkohlen; K. = Koks.
(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Nordbayern	St.	155 350	164 150	158 750	217 550
	K.	—	—	—	—
Südbayern	St.	137 550	142 950	181 700	201 950
	K.	700	200	100	—
Württemberg	St.	592 300	573 900	644 350	618 100
	K.	3 300	4 400	2 100	2 450
Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen	St.	83 750	64 400	121 100	174 800
	K.	1 000	150	300	150
Baden	St.	611 650	512 150	583 200	711 550
	K.	3 100	2 250	1 900	6 500
Grossherzogtum Hessen	St.	321 400	302 550	303 250	312 400
	K.	850	400	700	1 100
Bayer. Pfalz	St.	825 900	764 250	780 700	809 350
	K.	7 000	7 950	5 850	10 750
Elsass	St.	548 450	419 550	433 900	441 550
	K.	5 650	7 700	4 450	6 400
Lothringen	St.	570 500	531 000	542 700	686 000
	K.	217 150	214 550	217 850	229 900
Saargebiet	St.	2 715 800	2 825 200	2 887 050	3 117 000
	K.	296 300	307 600	323 000	305 150
Zusammen	St.	6 562 650	6 300 100	6 636 700	7 290 250
	K.	535 050	545 200	555 250	562 400

Einfuhr von Saarkohlen nach Elsass-Lothringen auf dem Schiffswege (Kanal). (In Tonnen.)

1910	1911	1912
154 175	143 900	150 450

Zahlentafel 16.

Eisenbahn-Absatz Lothringens in Süddeutschland.
St. = Steinkohlen; K. = Koks.
(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Nordbayern	St.	5 400	5 600	8 350	6 050
	K.	—	—	—	—
Südbayern	St.	22 200	30 750	46 950	63 750
	K.	—	—	—	1 100
Württemberg	St.	118 000	162 350	232 200	258 400
	K.	200	150	1 650	1 600
Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen	St.	1 500	56 950	24 800	16 500
	K.	150	—	—	—
Baden	St.	102 200	167 350	148 550	157 800
	K.	450	4 000	4 200	5 100
Grossherzogtum Hessen	St.	9 800	34 350	33 000	38 200
	K.	—	—	—	—
Bayer. Pfalz	St.	93 050	102 200	145 200	146 450
	K.	150	—	550	1 000
Elsass	St.	307 250	254 850	227 500	307 400
	K.	5 800	1 050	4 150	2 350
Lothringen	St.	912 350	951 300	1 171 000	1 125 850
	K.	11 100	74 350	77 200	92 000
Saargebiet	St.	241 250	273 600	285 600	310 900
	K.	250	200	2 050	2 500
Zusammen	St.	1 813 000	2 039 300	2 323 150	2 431 300
	K.	18 100	79 750	89 800	105 650

Zahlentafel 17.

Braunkohlenbriket-Herstellung in Deutschland (in 1000 t).

Jahr	Oberbergamtsbezirk				Zus. Preussen	Sachsen	Zus. Deutschland [1])
	Breslau	Bonn	Halle	Clausthal			
1897	33	531	2925	43	3582	54	3940
1900	77	1275	4444	35	5831	97	6506
1905	158	2021	6670	75	8924	261	10233
1907	206	3045	7710	90	11053	404	12890
1908	229	3524	8221	112	12063	508	14227
1909	280	3412	8753	123	12446	602	14834
1910	417	3628	8731	122	12633	786	15126
1911	424	4232	9480	134	14197	953	16837
1912	481	5023	10407	152	16053	1123	19058
1913	532	5825	10205	149	17695	1494	21418

1) ohne Bayern.

Zahlentafel 18.

Verteilung des Absatzes des Braunkohlen-Briket-Verkaufs-Vereins in Köln.

Geschäftsjahr	Hausbrandbrikets	Industriebrikets	Zusammen
1904/05	1559505 t = 85,20 %	270900 t = 14,80 %	1830405 t
1905/06	1707490 t = 80,87 %	403888 t = 19,13 %	2111378 t
1906/07	1894833 t = 77,77 %	541765 t = 22,23 %	2436598 t
1907/08	2123148 t = 75,35 %	694638 t = 24,65 %	2817786 t
1908/09	2406496 t = 76,48 %	739937 t = 23,52 %	3146433 t
1909/10	2368857 t = 74,20 %	823875 t = 25,80 %	3192732 t
1910/11	2546890 t = 69,36 %	1125081 t = 30,64 %	3671971 t
1911/12	2698907 t = 64,90 %	1459944 t = 35,10 %	4158851 t
1912/13	2975412 t = 62,68 %	1754341 t = 37,32 %	4729753 t

Zahlentafel 19.

Entwicklung der Briketherstellung und des Absatzes des Rheinischen Braunkohlenreviers.

(In Tonnen.)

Jahr	Gesamt-erzeugung	Gesamt-Absatz	Davon Landabsatz	Davon Eisenbahnabsatz insgesamt	nach Holland und der Schweiz	in Deutschland
1890	122 990	121 990	17 910	104 080	69 130	28 980
1900	1 274 800	1 268 200	114 000	1 154 200	185 700	929 900
1905	2 020 700	2 171 200	198 000	1 973 200	269 200	1 641 800
1907	2 962 600	2 979 400	226 800	2 752 600	335 900	2 315 000
1908	3 335 000	3 099 700	278 900	2 820 800	342 000	2 374 700
1909	2 284 800	3 378 600	312 400	3 066 200	377 700	2 583 600
1910	3 639 500	3 655 000	317 700	3 337 300	364 100	2 855 100
1911	4 230 400	4 249 600	343 700	3 905 900	389 800	3 366 700
1912	5 032 800	5 143 000	375 400	4 767 600	403 300	4 212 600

Zahlentafel 20.

Eisenbahn-Absatz der rheinischen Braunkohle in Süddeutschland.

Z. = direkt ab Zeche; U. = ab Umschlagplatz.
(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Nordbayern	Z.	11 300	15 300	25 600	33 100
Südbayern	Z.	19 100	22 800	29 900	48 800
	U.	—	800	1 800	3 450
Württemberg	Z.	90 100	87 000	83 700	85 100
	U.	22 500	41 900	60 900	82 150
Mannheim, Rheinau } . . .	Z.	16 400	9 500	9 300	5 700
Ludwigshafen }	U.	3 000	9 400	22 000	23 400
Baden	Z.	75 100	55 800	50 700	44 250
	U.	20 000	34 000	54 300	73 950
Grossherzogtum Hessen . . .	Z.	82 100	74 900	76 300	104 700
	U.	200	500	400	850
Bayer. Pfalz	Z.	51 900	51 300	55 900	57 800
	U.	600	5 300	9 100	12 800
Elsass	Z.	56 600	41 200	49 700	47 300
	U.	900	1 700	4 900	2 450
Lothringen	Z.	60 300	49 200	56 300	65 400
Saargebiet	Z.	15 100	15 600	16 500	20 900
Zeche		478 000	422 600	453 900	513 050
Umschlagplatz		47 200	93 600	153 400	199 050
Zusammen		525 200	516 200	607 300	712 100
Mit Schiff an Rheinuferplätzen von Mannheim bis Strassburg angeliefert		156 900	245 300	314 600	402 300
Ab Oberrhein versandt (Inland und Ausland)		54 700	101 500	164 800	228 300
Mithin weiter an den Rheinuferplätzen in den Konsum übergegangen		102 200	143 800	149 800	174 000

Zahlentafel 21.

Ausfuhr Belgiens nach Deutschland[1].

(In 1000 t.)

Jahr	Kohlen	Koks	Brikets
1890	329	263	32
1895	508	385	33
1900	617	330	116
1905	935	416	124
1906	541	365	95
1907	600	395	111
1908	478	439	87
1909	547	493	89
1910	499	525	99
1911	434	545	57
1912	384	510	32
1913	315	518	14

[1]) d. h. in das deutsche Zollgebiet, also einschliesslich Luxemburg.

Zahlentafel 22.

Eisenbahnversand Belgiens nach Süddeutschland.

St. = Steinkohle und Brikets; K. = Koks.

(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Nordbayern	St.	930	750	850	1 000
	K.	50	—	—	—
Südbayern	St.	750	950	650	1 150
	K.	—	—	—	—
Württemberg	St.	14 600	12 100	13 200	12 200
	K.	—	—	—	—
Baden	St.	23 100	19 400	22 150	19 300
	K.	1 050	900	—	—
Grossherzogtum Hessen	St.	3 500	2 750	2 600	2 850
	K.	—	—	—	—
Bayer. Pfalz	St.	2 750	2 200	2 900	2 900
	K.	500	—	—	—
Elsass	St.	99 100	85 100	80 000	62 700
	K.	4 700	3 600	5 750	5 000
Lothringen	St.	74 550	72 250	42 100	34 800
	K.	132 950	303 400	308 000	332 200
Saargebiet	St.	3 950	5 100	4 450	5 000
	K.	—	—	—	—
Zusammen	St.	223 230	200 600	168 900	141 900
	K.	139 250	307 900	313 750	337 200

Eisenbahnabsatz französischer Brennstoffe in Süddeutschland.

(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Elsass	St.	3 000	2 300	1 750	2 100
	K.	1 750	1 850	1 950	2 400
Lothringen	St.	300	2 150	850	11 200
	K.	44 350	69 000	76 000	107 950
Zusammen	St.	3 300	4 450	2 600	13 300
	K.	46 100	70 850	77 950	110 350

Einfuhr von belgischen Kohlen und französischem Koks auf dem Kanalwege nach Elsass-Lothringen.

(In Tonnen.)

1910	1911	1912
148 900	113 700	98 000

Zahlentafel 23.

Eisenbahnversand holländischer Steinkohlen und Steinkohlenbrikets nach Süddeutschland.

(In Tonnen.)

	1909	1910	1911	1912
Nordbayern	350	1460	2700	2250
Südbayern	975	2000	2800	3030
Württemberg	1550	3400	5200	7350
Baden	2950	7250	5700	9350
Grossherzogtum Hessen . .	3420	2920	3670	5200
Bayer. Pfalz	135	35	100	—
Elsass	235	750	1340	2850
Lothringen	13900	3450	2750	2400
Saargebiet.	100	100	—	—
Zusammen . . .	23615	21365	24260	32430

Zahlentafel 24.

Einfuhr englischer Kohlen über deutsche Hafenplätze.

(In 1000 t.)

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
A) Ueber Hafenplätze an der Ostsee:												
	2448	2428	2835	3003	2997	3964	3691	3551	3124	3595	2452	2600
B) Ueber Hafenplätze an der Nordsee:												
	2700	2923	2814	3765	3978	6223	5784	6118	5747	5227	6049	6236
C) Ueber Hafenplätze im Binnenlande: a) Emmerich b) andere Hafenplätze:												
a)	26	28	125	617	525	1659	525	767	676	538	425	302
b)	18	14	32	55	67	85	50	59	103	51	58	62
c)	44	42	157	672	592	1744	575	826	779	589	483	364
a) b) u. c) zus.	5192	5393	5807	7440	7567	11931	10050	10495	9650	9411	8984	9200

Zahlentafel 25.

Absatz schlesischer Brennstoffe in Süddeutschland.

St. = Steinkohlen und Steinkohlenbrikets; K. = Koks.
(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Nordbayern	St.	62 500	85 500	129 500	136 200
	K.	3 900	3 900	5 500	5 100
Südbayern	St.	256 500	355 500	372 200	423 100
	K.	28 500	26 000	30 200	39 800
Württemberg	St.	500	400	830	2 100
	K.	85	—	—	—
Baden	St.	70	700	600	1 050
	K.	250	150	—	—
Zusammen	St.	319 570	442 100	503 130	562 450
	K.	32 735	30 050	35 700	44 900

Absatz Sachsens in Süddeutschland.

St. = Steinkohlen und Brikets; K. = Koks; Br. = Braunkohlen und Brikets.
(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Nordbayern	St.	280 100	272 100	302 300	292 900
	K.	12 800	11 200	12 300	11 300
	Br.	13 400	17 300	18 700	19 150
Südbayern	St.	13 400	13 600	15 800	19 250
	K.	6 800	7 900	8 600	18 850
	Br.	1 500	1 700	4 500	5 200
Württemberg	St.	500	600	1 000	1 200
	K.		—	—	—
	Br.	300	600	800	500
Zusammen	St.	294 000	286 300	319 100	313 350
	K.	19 600	19 100	20 900	30 150
	Br.	15 200	19 600	24 000	24 850

Zahlentafel 26.

Absatz von Braunkohlen und Braunkohlenbrikets aus Thüringen in Süddeutschland.

(In Tonnen.)

	1909	1910	1911	1912
Nordbayern	63 400	72 700	79 100	97 650
Südbayern	41 600	44 000	55 500	61 700
Württemberg	7 600	6 700	8 000	7 900
Baden	200	300	400	500
Grossherzogtum Hessen	300	500	800	650
Zusammen	113 100	124 200	143 800	168 400

Absatz von Braunkohlen aus der Provinz Hessen-Nassau und aus Oberhessen in Süddeutschland.

(In Tonnen.)

	1909	1910	1911	1912
Nordbayern	1 600	2 300	2 200	3 700
Südbayern	—	—	—	—
Württemberg	2 600	2 800	1 000	1 100
Baden	4 900	5 200	3 200	3 900
Grossherzogtum Hessen	9 900	17 300	5 700	17 000
Zusammen	19 000	27 600	12 100	25 700

Brennstoff-Einfuhr Böhmens nach Süddeutschland.

St. = Steinkohlen; Br. = Braunkohlen und Brikets.
(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Nordbayern	St.	221300	202100	181100	182800
	Br.	1497000	1486400	1502150	1504500
Südbayern	St.	135000	125300	109700	88850
	Br.	652000	649500	586350	509350
Württemberg	St.	—	—	—	—
	Br.	16550	12700	9800	9900
Zusammen	St.	356300	327400	290800	271650
	Br.	2165550	2148600	2098300	2023750

Steinkohlen- und Braunkohlen-Einfuhr aus dem übrigen Oesterreich nach Süddeutschland.

(In Tonnen.)

		1909	1910	1911	1912
Südbayern	St.	35000	17800	25550	14600
	Br.	8600	17250	16600	12200

Eisenbahn-Absatz der pfälzischen Gruben an Steinkohlen in Süddeutschland.

(In Tonnen.)

	1909	1910	1911	1912
Nordbayern	14100	20400	33700	41450
Südbayern	13550	22200	35150	26100
Württemberg	48450	54300	54450	50800
Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen	6650	4100	14900	9000
Baden	70950	61800	57900	66950
Grossherzogtum Hessen	1300	8650	15050	17700
Bayerische Pfalz	118100	112400	108300	122600
Elsass	78200	53300	40400	4950
Lothringen	12350	25100	35800	34100
Saargebiet	96950	128650	137050	146200
Zusammen	460600	490900	532700	519850

Zahlentafel 29.

Abfuhr in Steinkohlen und Steinkohlenbrikets von Düsseldorf, Crefeld und Neuss rheinaufwärts.

Jahr	Neuss t	Düsseldorf t	Crefeld t
1905	18500	6300	
1906	25850	5300	
1907	30600	6200	
1908	39850	4550	
1909	131000	4150	3450
1910	159600	5000	2850
1911	160200	300	800
1912	189100	9900	6300

Zahlentafel 30.

Kohlenausfuhr aus den privaten Ruhrhäfen.
(In 1000 t.)

Jahr		Jahr	
1885	88	1908	2439
1890	173	1909	2698
1895	168	1910	2800
1900	210	1911	2962
1905	952	1912	3108
1906	1435	1913	3203
1907	1549		

Zahlentafel 31.

Verteilung der Kohlenabfuhr zu Schiff auf die öffentlichen und privaten Ruhrhäfen.

(In Tonnen.)

	1912	1913
Ruhrort	11234575	13205097
Duisburg	3405399	4634209
Hochfeld	456251	423018
Rheinpreussen	1130115	1147804
Schweigern	1070474	1065896
Walsum	907666	988863
Zusammen	18204480	21464887

Verteilung auf die einzelnen Strecken und Länder.

	1912	1913
Nach Coblenz und oberhalb .	8036135	9209007
Bis Coblenz ausschliesslich . .	184072	242215
Nach Holland	5725006	7005643
Nach Belgien	3595013	4218455
Nach Frankreich	354984	384369
Nach anderen Gebieten . . .	309270	405198
Zusammen	18204480	21464887

Zahlentafel 32.

Bestand der Rheinflotte.

Bestand nach Rheinschiffsregister	Dampfschiffe		Segelschiffe und Schleppkähne		Von den Dampfern sind Schleppdampfer		Von den Segelschiffen und Schleppkähnen sind			
							eiserne		hölzerne	
	Anzahl	mit indizierten Pferdestärken der Maschinen	Anzahl	Gesamttragfähigkeit t	Anzahl	oder in %	Anzahl	mit Tragfähigkeit t	Anzahl	mit Tragfähigkeit t
Ende August 1902	1183	243499	8391	2853227	781	66	4296	2259393	4095	593834
„ „ 1904	1166	247061	8846	3148502	788	68	5039	2580968	3807	567534
„ „ 1906	1272	281793	9262	3557666	877	69	5856	3025720	3406	531946
„ „ 1908	1318	295849	9759	3960378	914	70	6637	3443297	3122	517081
„ „ 1910	1514	348650	10344	4590888	1041	68,8	7677	4107321	2667	483566
„ „ 1912	1671	354566	10782	4925764	1163	69,6	8410	4490146	2372	435617

Zahlentafel 33.

Firma	Wohnort	Kähne Anzahl	Kähne Eisen oder Holz	Kähne Tragfähigkeit in t	Dampfschiffe Anzahl	Dampfschiffe mit indizierten Pferdekräften der Maschinen
Math. Stinnes	Mülheim	79	Eisen	85730,9	22	18280
Raab, Karcher & Co., G. m. b. H.	Duisburg	39	„	57420,9	7	6220
Hugo Stinnes	Mülheim	29	„	41140,2	3	4700
Harpener Bergbau-A.-G.	„	73	„	64830,3	16	11315
Franz Haniel & Co.	Ruhrort	52	„	55565,5	13	11015
Winschermann & Co.	Mülheim	26	„	24750,0	8	4650
Jul. de Gruyter	Ruhrort	28	„	34865,7	4	2790
Stachelhaus & Buchloh, G. m. b. H.	Mülheim	12	„	16211,5	5	3800
Gebr. Dörtelmann	Duisburg	9	„	10554,5		
H. Paul Disch	„	10	„	11047,1	4	3700
Adolf Thomae	Mainz	8	„	8836,5		
Georg Reitz, G. m. b. H.	„	7	„	5519,4	1	320
Stöck & Fischer	Bingerbrück	6	„	5832,7		
T. Schürmann Söhne	Ruhrort	26	„	37803,3	5	4508
		404	Eisen	460108,5	88	71298

Zahlentafel 34.

Monatsmittelfrachten für Kohlen von den Duisburg-Ruhrorter Häfen nach Mannheim nach den Aufzeichnungen an der Schifferbörse in den Jahren 1908—1912.

A) Kahnmiete.

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jahres-durchschnitt
1908	140	106	67	64	57	55	79	85	72	202	247	126	117
1909	80	85	126	60	68	76	65	65	66	70	110	78	77
1910	70	69	65	65	65	68	70	70	74	153	105	100	81
1911	100	83	70	90	87	80	97	245	300	253	242	207	154
1912	77	100	83	88	120	77	97	100	89	82	128	100	100

B) Schlepplöhne.

Jahr	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jahres-durchschnitt
1908	128	117	79	79	75	73	80	77	73	127	164	119	99
1909	126	103	86	78	60	64	71	64	70	67	78	74	73
1910	71	70	65	59	60	63	78	62	63	78	77	77	69
1911	73	63	63	64	60	60	61	85	159	120	83	73	82
1912	77	75	64	63	85	68	73	79	82	90	80	86	77

Zahlentafel 35.

Der Gesamtversand der Rheinischen Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. betrug in den Jahren:

	1910/1911			1911/1912			1912/1913		
	Kohle t	Koks t	Steinkohlenbrikets t	Kohle t	Koks t	Steinkohlenbrikets t	Kohle t	Koks t	Steinkohlenbrikets t
1. Strecke (von der Zeche unmittelbar an Verbraucher mit der Eisenbahn versandt)	1355988	465197	190192	1304917	474058	203806	1249245	509923	214376
2. Loco Zeche oder Ruhrhäfen berechn. Hafenmengen	632725	355	75	586339	180	75	647785	664	5891
3. Von Ruhrort frei Schiff berechn. Mengen (an oberrheinische Empfangsplätze frei Schiff abgeliefert)	1434422	38243	25	1365510	39486	160	1954864	71717	—
4. Von Mannheim bere hn. Mengen (ab oberrheinischen Umschlagplätzen versandt)	2980264	243016	847114	3580053	301007	876061	3421634	337045	921650
5. Versand nach Holland	2204631	24469	23533	2480824	26338	31002	2885707	30187	61929
Zusammen	8608030	771280	1060939	9317643	841069	1111104	1015925	949536	1203846

Zahlentafel 36.

Versand aus Verkehrsbezirk 30 (Elsass) an Steinkohlen, Steinkohlenbrikets, Koks und Braunkohlenbrikets.

	1909	1910	1911	1912
In den eigenen Bezirk:				
Steinkohlen	218295	292021	344293	324226
Steinkohlen-Brikets	2341	9589	10548	22081
Koks	15446	34903	24497	30284
Braunkohlen-Brikets . . .	562	326	414	3918
In inländische Bezirke:				
Steinkohlen	7739	6131	16929	16564
Steinkohlen-Brikets	3969	940	1254	3360
Koks	13507	19692	14046	22145
Braunkohlen-Brikets . . .	15	—	10	705
In ausländische Bezirke:				
Steinkohlen	90598	151579	134300	187983
Steinkohlen-Brikets	95808	162389	171352	169153
Koks	30253	44086	60599	71214
Braunkohlen-Brikets . . .	10	—	5	1405
Zusammen:				
Steinkohlen	316632	449731	495522	528773
Steinkohlen-Brikets	102118	172918	183154	194594
Koks	59206	98651	99142	123643
Braunkohlen-Brikets . . .	587	326	429	6028

Zahlentafel 37.

Versand aus Verkehrsbezirk 33 (Baden), ohne Mannheim und Rheinau, an Steinkohlen, Steinkohlen-Brikets, Koks und Braunkohlen-Brikets.

	1909	1910	1911	1912
In den eigenen Bezirk:				
Steinkohlen	504 062	593 295	645 157	337 793
Steinkohlen-Brikets	58 596	43 834	56 436	6 976
Koks	12 604	16 614	24 039	17 346
Braunkohlen-Brikets	18 868	29 444	49 134	42 379
In inländische Bezirke:				
Steinkohlen	669 664	589 049	685 319	157 484
Steinkohlen-Brikets	31 319	21 191	31 093	3 299
Koks	16 757	15 614	43 537	13 990
Braunkohlen-Brikets	25 299	57 757	93 790	34 692
In ausländische Bezirke:				
Steinkohlen	258 374	227 889	216 274	205 234
Steinkohlen-Brikets	102 838	126 697	139 957	2 029
Koks	10 573	8 379	17 055	14 244
Braunkohlen-Brikets	6 829	6 985	10 393	15 106
Zusammen:				
Steinkohlen	1 432 100	1 410 233	1 546 750	700 511
Steinkohlen-Brikets	192 753	191 722	227 486	12 304
Koks	39 934	40 607	84 631	45 580
Braunkohlen-Brikets	50 996	94 186	153 317	92 177

Zahlentafel 38.

Versand aus Verkehrsbezirk 34 (Mannheim, Rheinau, Ludwigshafen) an Steinkohlen, Steinkohlen-Brikets, Koks und Braunkohlen-Brikets.

	1909	1910	1911	1912
In den eigenen Bezirk:				
Steinkohlen	72 696	76 625	79 723	116 206
Steinkohlen-Brikets	15 171	1 007	2 123	16 412
Koks	5 082	4 397	4 956	11 136
Braunkohlen-Brikets	589	343	1 002	23 388
In andere inländische Bezirke:				
Steinkohlen	1 077 640	867 740	938 837	1 777 318
Steinkohlen-Brikets	57 095	54 063	91 087	197 981
Koks	32 466	20 250	32 437	94 422
Braunkohlen-Brikets	2 000	5 842	9 561	98 490
In ausländische Bezirke:				
Steinkohlen	212 354	152 783	172 143	217 752
Steinkohlen-Brikets	52 438	66 615	142 086	333 697
Koks	6 872	3 419	7 921	23 000
Braunkohlen-Brikets	10	—	10	7 445
Zusammen:				
Steinkohlen	1 362 690	1 097 148	1 190 703	2 111 276
Steinkohlen-Brikets	124 704	121 685	235 296	548 090
Koks	44 420	28 066	45 314	128 558
Braunkohlen-Brikets	2 599	6 185	10 573	129 323

Zahlentafel 39.

Die dem Kohlenkontor am Oberrhein zu Gebote stehenden Umschlag- und Lagerplätze.

Umschlagplatz	Anzahl der Läger	Gesamt-Lagerraum qm	Hoch-bahnen	Fahrbare Verlade-Brücken	Krane	Siebwerke Brechwerke
Strassburg .	3	154000	—	2	11	3
Colmar . .	1	21930	—	—	—	—
Mülhausen .	1	9000	—	—	2	—
Hüningen . .	1	20000	—	—	1	—
Lauterburg .	1	200000	—	—	6	3 2
Kehl . . .	2	63000	—	3	3	3
Karlsruhe . .	6	75700	—	2	8	6
Rheinau . .	5	325610	—	6	18	11 1
Mannheim .	11	148875	—	3	28	24 2
Ludwigshafen	1	73250	—	2	4	3
Worms . . .	1	3264	1	—	1	—
Gustavsburg .	5	56488	5	—	12	2
Mainz . . .	1	8500	1	—	1	1
Frankfurt . .	6	48333	6	—	11	12
Offenbach . .	3	13489	—	1	1	—
Zusammen .	48	1221439	13	19	107	68 5

Zahlentafel 40.

Herstellung von Steinkohlenbrikets an den dem Kohlenkontor zur Verfügung stehenden oberrheinischen Briketfabriken.

(In 1000 t.)

	.	1904/1905	1905/1906	1906/1907	1907/1908	1908/1909	1909/1910	1910/1911	1911/1912	1912/1913	1913/1914
Mannheim .	3 Fabriken	98,6	184,5	202,3	306,0	250,5	240,5	303,6	329,5	338,0	303,8
Rheinau . .	2 Fabriken	15,5	39,4	162,3	214,7	154,9	199,6	229,0	232,5	254,4	236,9
Strassburg .	1 Fabrik	4,3	20,4	100,3	144,0	179,1	130,6	182,8	191,5	192,2	173,4
Gustavsburg .	3 Fabriken (2 i. Betrieb)	43,3	31,6	79,2	84,5	78,8	82,5	113,2	113,1	112,0	114,5
Zusammen		161,7	275,9	544,1	749,2	663,3	653,2	828,6	866,6	896,6	828,6

Empfang der oberrhein. Häfen an Steinkohlen u. Steinkohlenbrikets, Koks u. Braunkohlenbrikets.

St. = Steinkohlen und Steinkohlenbrikets; K. = Koks; Br. = Braunkohlenbrikets.

(In 1000 t.)

		1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Strassburg	St.	238,0	426,6	305,0	341,0	541,5	543,5	599,1	487,7	797,2
	K.	6,3	16,7	17,3	22,2	21,2	32,0	37,6	31,9	59,7
	Br.	—	1,2	7,7	8,1	8,1	9,0	14,1	13,8	46,8
Kehl	St.	25,1	75,6	44,4	30,6	89,7	77,6	134,4	85,8	152,3
	K.	0,1	2,8	—	—	3,0	19,0	5,7	4,3	14,0
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	0,1	—
Lauterburg	St.	274,5	356,7	213,0	226,6	288,7	374,0	378,0	294,3	266,0
	K.	10,0	17,8	4,1	15,0	20,0	29,0	27,0	26,1	48,3
	Br.	—	—	—	—	—	0,2	3,1	1,9	4,7
Karlsruhe	St.	257,8	288,6	215,4	257,0	344,6	432,0	390,8	424,1	521,7
	K.	4,5	14,7	6,5	11,3	23,8	27,1	31,6	41,3	57,6
	Br.	0,3	4,8	7,8	8,5	7,6	8,7	9,5	59,6	111,9
Maximiliansau	St.	5,5	5,5	4,7	5,3	6,5	7,4	7,9	—	—
	K.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	—	—	—	1,0	—	—	—	—	—
Speyer	St.	18,6	22,3	18,3	19,5	18,2	12,4	19,4	14,0	16,4
	K.	—	0,2	0,3	0,1	0,6	0,8	—	0,7	0,8
	Br.	1,3	2,3	1,6	5,1	0,9	2,2	3,7	0,6	1,4
Rheinau	St.	1136,5	1120,4	1038,7	1460,3	1493,2	1318,6	1235,5	1124,6	934,8
	K.	43,6	33,9	61,7	45,7	70,6	96,0	108,2	111,8	136,6
	Br.	—	18,6	33,2	38,9	64,1	81,4	124,5	148,8	125,6
Mannheim	St.	1687,5	1487,4	1686,9	2294,5	2289,2	2004,1	1752,7	1775,2	1817,3
	K.	53,7	60,6	91,5	95,9	79,8	85,9	84,0	108,3	114,8
	Br.	4,8	18,2	30,3	30,0	8,7	19,6	36,5	36,9	50,6
Ludwigshafen	St	552,8	448,7	535,4	740,2	755,4	760,3	597,6	583,7	677,8
	K	8,0	5,6	6,9	8,2	9,6	9,4	13,7	11,7	14,2
	Br	—	0,7	0.4	34.2	38,7	35,8	54,0	53,0	61,4
Worms	St	119,2	128,7	117,1	148,2	137,1	143,6	155,0	119,8	128,6
	K	1,0	1,1	0,9	2,0	1,4	1,2	1.1	0,6	0,6
	Br	—	0,2	—	—	—	—	—	—	—
Gernsheim	St	50,9	54,6	47,5	47,5	55,1	54,4	50,2	59,0	61,1
	K	—	—	—	—	—	1,3	1,4	1,9	2,1
	Br.	—	—	—	—	0,4	—	—	—	—
Nierstein	St	11,4	11,5	6,2	11,3	8,4	8,0	8,1	2,7	5,5
	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Br.	—	—	—	—	—	1,1	1,9	—	—
Weisenau	St.	—	—	—	—	—	—	—	69,8	78,8
	K.	—	—	—	—	—	—	—	0,1	0,8
	Br.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gustavsburg	St.	774,6	670,2	639,1	917,8	1054,7	928,2	790,8	878,5	903,0
	K.	0,8	3,4	3,4	2.1	4,6	4,2	4,3	6,0	7,1
	Br.	—	—	—	0,1	0,9	0,9	—	0,5	0,5
Mainz	St.	166,0	149,4	151,4	193.1	220,6	214,7	218,7	251,2	271,3
	K.	—	2,8	8,2	—	—	2,8	3,1	4,1	5,9
	Br.	—	0,1	—	—	0,4	0.4	—	0,3	3,4
Summe	St.	5318,4	5246,2	5023,1	6692,9	7302,9	6878,8	6338,2	6170,4	6631,8
	K.	128,0	159,6	200,8	202,5	234,6	308,7	317,7	348,8	462,5
	Br.	6.4	46,1	81,0	125,9	129,8	159,3	246,3	315,5	406.3

Zahlentafel 42.

Gesellschafter-Verzeichnis des Kohlenkontors
(Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft m. b. H.)
Geschäftsjahr 1913/1914.

	Gesellschafter	Beteiligung in Tonnen
1.	Rheinisch-Westfälisches Kohlen-Syndikat . . .	2004520
2.	Math. Stinnes	1986880
3.	Raab, Karcher & Co., (Gelsenkirchener Bergbau-A.-G.)	1489600
4.	Hugo Stinnes	961800
5.	Harpener Bergbau-A.-G..	919520
6.	Franz Haniel & Co.	915320
7.	D. Mackh, G. m. b. H., (Deutscher Kaiser). . .	375760
8.	Ad. Harloff (Graf Bismarck 51 %, Friedrich der Grosse 25 %).	310800
9.	Winschermann & Co. (König Ludwig). . . .	289800
10.	Jul. de Gruyter (König Wilhelm).	280000
11.	Hennenbruch & Haumann (dto.).	87920
12.	Stachelhaus & Buchloh (Constantin der Grosse)	257600
13.	Gebr. Dörtelmann (dto.)	104160
14.	H. Paul Disch (Concordia).	162120
15.	Ad. Thomae (Ewald)	154280
16.	Gerh. Engels & Co. (dto.).	73640
17.	Georg Reitz (Köln-Neuessener Bergbau-V.) . .	125440
18.	F. W. Liebrecht (Gutehoffnungshütte)	108360
19.	Jos. Schürmann (Arenberg)	70000
20.	Piepmeyer & Oppenhorst	342160
21.	Stöck & Fischer	261520
22.	Gottfried Kleinschmidt	255920
23.	Gebr. Röchling	242200
24.	T. Schürmann Söhne	117600
25.	Carl Geldner	110320
	Uebertrag	12007240

Gesellschafter	Beteiligung in Tonnen
Uebertrag	12 007 240
26. Diekmann & Müller	109 760
27. S. Bergmann	97 160
28. Ulrich, Müller & Volz	95 480
29. Henri van den Bergh	84 840
30. Jean Balthazar	84 000
31. Rud. Hannesen	79 240
32. Krauss-Bühler	78 400
33. Nold & Leo	77 000
34. J. A. van Ouwerkerk	71 120
35. W. Klusmann	70 000
36. Gerh. Mühlenbeck	70 000
Zusammen	12 924 240

In Math. Stinnes aufgegangen:

1. Anton Fulda (d. h. nur Beteiligung am Kontor auf Math. Stinnes übertragen)
2. H. A. Disch
3. C. G. Faber
4. Gebr. Mellinghof
5. Battlehner & Co.
6. Paul Barlen
7. Kampf & Hollender

Diese 7 Firmen hatten bei Gründung des Kontors zusammen 738 800 t Beteiligung.

In Hugo Stinnes aufgegangen:
Jac. Trefz & Söhne mit einer Gründungsbeteiligung von 74 200 t

In Winschermann & Co. aufgegangen:
Weber, Duisburg, mit einer Gründungsbeteiligung von 50 000 t

Summe der Beteiligungsziffern von 1 (Syndikat) und 2—19 (Reederzechen) sowie 23 (Gebr. Röchling)	10 919 720 t = 84,6 %	der Gesamtbeteiligung
Summe der Beteiligungsziffern von 20—22 und 24—36. .	2 004 520 t = 15,4 %	
Gesamtbeteiligung	12 924 240 t = 100 %	

Zahlentafel 43.

Richtpreise des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats.

S = in den Sommermonaten; W = in den Wintermonaten.

(In Mark für 1 Tonne.)

		1905/06	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Flammkohlen.											
Gas-Förderkohlen .	S	11.50	11.50	12.50	12.50	12.—	12.—	11.50	12.—	12.50	12.—
	W		12.50	13.50	13.50	13.—	13.—	12.50	13.—	13.50	13.—
Gas-Flamm- „ . .		10.—	10.75	11.75	11.75	11.25	11.25	11.—	11.75	12.50	11.75
Nusskohlen I u. II . .		12.50	12.50	13.50	13.50	13.50	13.50	13.25	13.75	14.25	13.75
Nusskohlen III . . .		11.50	12.—	13.—	13.—	12.75	12.75	12.75	13.75	14.25	13.50
Nusskohlen IV . . .		10.40	11.—	12.—	12.—	11.75	11.75	11.75	13.—	13.75	13.—
Fettkohlen.											
Förderkohlen		9.30	10.—	11.—	11.—	10.50	10.50	10.50	11.25	12.—	11.25
Bestmelierte		10.50	11.10	12.10	12.10	12.10	12.10	11.85	12.50	13.—	12.50
Nusskohlen I u. II . .		12.50	12.50	13.50	13.50	13.50	13.50	13.25	13.75	14.25	13.75
Nusskohlen III . . .		11.50	12.—	13.—	13.—	12.75	12.75	12.75	13.75	14.25	13.50
Nusskohlen IV . . .		10.40	11.—	12.25	12.25	11.75	11.75	11.75	13.—	13.75	13.—
Kokskohlen		9.50	10.50	12.25	12.25	11.—	11.25	11.25	12.25	13.25	12.25
Esskohlen.											
Nusskohlen I u. II .	S	14.25	13.75	14.75	14.75	14.75	14.75	14.75	15.50	16.—	15.50
	W		15.50	16.50	16.50	16.50	16.50	16.50	17.25	17.75	17.25
Nusskohlen III . . .		11.75	12.25	13.25	13.25	13.—	13.—	13.—	14.—	14.50	14.—
Nusskohlen IV . . .		10.65	11.25	12.50	12.50	12.—	12.—	12.—	13.25	14.—	13.25
Feinkohlen		6.—	7.50	8.50	8.50	7.50	7.50	7.50	8.—	9.50	8.50
Magerkohlen.											
Anthrazitnuss I . .	S	16.—	16.—	17.—	17.—	17.—	17.—	17.—	17.75	18.25	17.75
	W	18.—	18.50	19.50	19.50	19.50	19.50	19.50	20.25	20.75	20.25
Anthrazitnuss II . .	S	18.—	20.—	21.—	21.—	21.—	21.—	21.—	21.75	22.25	21.75
	W	22.50	22.50	23.50	23.50	23.50	23.50	23.50	24.25	24.75	24.25
Anthrazitnuss III . .		16.—	17.—	18.—	18.—	18.—	18.—	17.50	18.—	18.25	18.—
Koks.											
Giessereikoks . . .		16.50	17.—	19.—	19.—	17.—	16.— ab 1. Okt. 17.—	17.—	18.—	19.—	17.50
Brechkoks I		17.50	18.—	20.50	20.50	19.50	18.50 ab 1. Okt. 19.50	19.50	20.—	21.—	19.—
Brechkoks II		16.50	17.—	19.50	19.50	19.—	18.— ab 1. Okt. 19.—	19.— 40/60 19.50	20.— 40/60 20.50	21.— 40/60 21.50	19.— 40/60 20.—
Brechkoks III . . .		12.—	12.50	15.—	15.—	14.—	13.50 ab 1. Okt. 14.—	14.—	14.—	14.50	14.50
Brikets.											
I. Sorte		12.50	12.75	13.75	13.75	13.25	12.75	12.75	13.75	14.50	13.75
II. Sorte		12.—	12.25	13.—	13.—	12.50	12.—	11.85	12.85	13.50	12.75
III. Sorte		10.50	10.75	11.50	11.50	10.50	10.—	10.—	10.—	11.50	11.—

Zahlentafel 44.

Normal-Verkaufspreise des Kohlenkontors frei Schiff Mannheim.

(In Mark für 1 Tonne.)

Sorte:		1905/06	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Flammnusskohlen I u. II		17.30	17.50	19.—	19.40	19 20	18.60	17.60	18.20	18.80	18.20
Fettnusskohlen II		17.50	17.80	19.20	19.40	19.20	18 80	17.80	18.60	19.20	18.60
Fett-u. Flammnusskohlen III		16.50	17.—	18.40	18.80	18.40	18.—	17.—	18.20	18.80	18.—
Fett-u. Flammnusskohlen IV		15.30	16.—	17.60	18.—	17.40	17.—	16.—	17.60	18.40	17.40
Schmiedenusskohlen III		17.—	17.50	18.90	19.20	18.80	18.40	17.80	18 60	19.20	18.40
Schmiedenusskohlen IV		15.50	16.30	17.90	18.30	17.60	17.20	16.60	18.20	18.80	17.80
Gasflammförderkohlen		14.50	15.50	16.70	17.—	16.40	16.—	15.—	16.20	17.—	16.20
Maschinenkohlen (50 % Stücke.)		15.—	15.70	17.—	17.20	16.70	16.20	15.40	16 60	17.40	16.60
Essnusskohlen I u. II	S W	19.50 21.—	19.50 21.50	21.— 23.—	21.— 23.—	21.— 23.—	21.— 23.—	20.— 21.— 22.—	20.80 21.80 22.80	21.— 22.— 23.—	20.60 21.60 22.60
Essnusskohlen III	S W	17.— 18.50	17.50 19.—	19.— 20.50	19.50 20.50	19.— 20.—	18.60 19.60	17.60 18.60	18.60 19.60	19.20 20.20	18.40 19.40
Anthrazitnusskohlen I	S W	24.— 26.—	22.— 25.—	23.50 25.50	24.50 25.50	23.— 24.—	23.— 24.—	23.— 24 —	23.80 24.80	23.80 24.80 25 80	23.40 24.40 25.40
Anthrazitnusskohlen II	S W	26.— 28.—	24.— 27.—	25.— 27.50	27.— 28.— 31.—	26.— 27.— 29.—	26.— 27.— 29.—	26.— 27.— 28.—	26.60 27.60 28.60	27.— 28.— 29.—	26.40 27.40 28.40
Anthrazitnusskohlen III	S W	21.— 22.—	22.— 23.—	24.— 25.—	24.— 25.—	23.— 24.—	22.— 23.—	21.— 22.—	22.40 23.40	22.40 23.40	22.40 23.40
Giessereikoks		22.—	22.80	25.—	25.—	22.60	22.—	22.—	23 40	24.40	22.80
Brechkoks I	S W	23.— 23.50	23.40 24.—	26.20 27.20	26.20 27.20	24.60 25.60	23.80 24.80	23.60 24.60	24.60 25.60	25.60 26.60	23.60 24.60
Brechkoks II, 40/60 mm	S W	23.— 23.50	23.40 24.—	26.20 27.20	26.20 27.20	24.60 25.60	23.80 24.80	23.60 24.60	25.— 26.—	26.— 27.—	24.40 25.40
Brechkoks III	S W	20.50 21.—	20.60 21.20	22.40 23.40	22.40 23.40	21.20 22.20	20.80 21.80	20.60 21.60	19.60 20.60	20.— 21.—	20.— 21.—
Perlkoks		12.—	14.—	14.40	14.40	13.40	13.20	12.80	14.—	14.40	13.—

Normal-Verkaufspreise des Kohlenkontors frei Eisenbahnwagen Mannheim.

(In Mark für 1 Tonne.)

Sorte:		1905/06	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Flammnusskohlen I u. II (nachgesiebt)		19.30	19.60	21.—	21.40	21.—	20.60	19.20	19.80	20.40	19.80
Fettnusskohlen II (nachgesiebt)		19.80	20.20	21.40	21.60	21.40	21.—	19.60	20.20	21.—	20.40
Fett- u. Flammnusskohlen III (nachgesiebt)		18.—	18.50	20.20	20.40	19.80	19.40	18.40	19.60	20.20	19.40
Fett- u. Flammnusskohlen IV (nachgesiebt)		16.80	17.50	19.20	19.60	18.80	18.40	17.40	19.—	19.80	18.80
Schmiedenusskohlen III (nachgesiebt)		18.50	19.—	20.50	20.80	20.20	19.80	19.20	20.—	20.60	19.80
Schmiedenusskohlen IV (nachgesiebt)		17.—	17.80	19.30	19.90	19.—	18.60	18.—	19.60	20.20	19.20
Gasflammförderkohlen		15.—	16.—	17.10	17.40	16.80	16.40	15.40	16.60	17.40	16.—
Maschinenkohlen (50 % Stücke)		15.50	16.20	17.40	17.60	17.10	16.60	15.80	17.—	17.40	16.60
Aussiebgries		11.80	12.50	14.50	15.60	14.40	14.40	13.60	14.20	15.60	14.60
Essnusskohlen I u. II (nachgesiebt)	S	22.—	22.—	23.—	23.—	23.—	23.—	22.60	23.40	24.—	23.60
								23.60	24.40	25.—	24.60
	W	23.—	23.—	25.—	25.—	25.—	25.—	24.60	25.40	26.—	25.60
Essnusskohlen III (nachgesiebt)	S	18.50	19.—	20.50	21.—	20.—	19.80	19.—	20.20	20.80	20.—
	W	19.50	20.—	22.—	22.—	21.—	20.80	20.—	21.20	21.80	21.—
Anthrazitnusskohlen I	S	25.50	24.—	25.—	26.—	25.—	25.—	25.—	26.—	26.80	26.40
										27.80	27.40
	W	27.50	25.—	27.—	27.—	26.—	26.—	26.—	27.—	28.80	28.40
Anthrazitnusskohlen II	S	27.50	26.— 27.—	28.—	29.—	28.—	28.—	28.—	28.60	29.—	28.40
	W	29.50	28.— 29.—	29.— 30.—	30.— 31.—	29.— 30.—	29.— 30.—	29.— 30.—	29.60 30.60	30.— 31.—	29.40 30.40
Anthrazitnusskohlen III	S	21.50	22.50	25.—	25.60	25.—	24.—	23.—	24.—	24.—	23.60
	W	22.50	23.50	26.—	26.60	26.—	25.—	24.—	25.—	25.—	24.60
Giessereikoks		23.60	24.40	26.60	26.60	24.—	23.20	23.60	25.20	26.40	24.80
Brechkoks I	S	23.80	25.20	27.80	27.80	26.40	25.60	25.60	26.80	28.—	25.60
	W	24.40	25.80	28.80	28.80	27.40	26.60	26.60	27.80	29.—	26.60
Brechkoks II, 40/60 mm	S	23.80	25.20	27.80	27.80	26.40	25.60	25.60	27.20	28.40	26.40
	W	24.40	25.80	28.80	28.80	27.40	26.60	26.60	28.20	29.40	27.40
Brechkoks III	S	21.40	22.—	24.—	24.—	23.—	22.60	22.60	21.40	21.60	22.—
	W	22.—	22.60	25.—	25.—	24.—	23.80	23.60	22.40	22.60	23.—
Perlkoks Kokgries		13.20	14.60	16.—	15.60	14.60	14.60	14.80	15.40	16.—	14.60
Brikets		17.60	18.60	21.50	21.60	19.60	19.—	18.—	19.—	20.40	19.40
Anthrazit-Eiformbrikets	S				21.50	20.—	19.60	17.60	18.—	18.80	18.40
		19.—	20.—	21.50				18.60	19.—	19.80	19.40
	W				22.50	21.—	20.60	19.60	20.—	20.80	20.40

Zahlentafel 46.

Ungefähre Preise des Mannheimer Kohlengrosshandels in den Jahren 1899—1904 (für 1 t).

(Aus Singhof: Der Mannheimer Kohlengrosshandel.)

Jahr		Fettflammförderkohlen M.	Flammnuss I u. II M.	Flammnuss III M.	Flammnuss IV M.	Schmiedenuss III M.	Schmiedenuss IV M.	Gries M.
1899/1900		14.—	17.—	16.—	15.—	16.50	15.50	11.—
1900/01	S	17.50	20.—	19.—	18.—	19.—	18.—	16.—
	W	18.50	21.—	20.—	19.—	20.—	19.—	
1901/02	S	16.20	20.65	18.65	17.—	19.—	18.—	15.—
	W		21.15					
1902/03		13.50	18.50	16.—	14.50	16.50	15.50	11.—
1903/04		13.—	17.70	15.50	14.—	16.—	14.50	11.—

Jahr		Fettnuss I u. II M.	Fettschrot 35% M.	Ruhr-Anthrazit M.	engl. Anthrazit M.	Giessereikoks M.	Brechkoks M.	Perlkoks M.
1899/1900	S	18.50	14.—	26.—	27.—	28.—	22.50	12.50
	W	19.50		27.—	28.—			
1900/01	S	21.—	17.—	28.50	34.—	30.—	30.—	14.—
	W	22.—	18.—	31.—	35.—			
1901/02	S	21.—	16.—	31.—	35.—	30.—	30.—	14.—
	W	22.—		33.—	37.—			
1902/03	S	19.—	13.50	29.—	35.—	23.—	23.50	11.50
	W	20.—		31.—	37.—			
1903/04	S	17.50	13.—	28.50	34.—	21.50	21.50	11.50
	W	18.—		29.50	36.—			

Zahlentafel 47.

Richtpreise der Kgl. Bergwerksdirektion Saarbrücken für den deutschen Eisenbahnabsatz.

(In Mark für 1 Tonne.)

	1905		1906		1907		1908		1909		1910		1911		1912		1913		1914	
	I. Halbjahr	II. Halbjahr	I. Halbjahr	II. Halbjahr	I. Halbjahr	II. Halbjahr	I. Halbjahr	II. Halbjahr	I. Halbjahr	II. Halbjahr	I. Halbjahr	II. Halbjahr	I. Halbjahr	II. Halbjahr	I. Halbjahr	II. Halbjahr	I. Halbjahr	II. Halbjahr	I. Halbjahr	II. Halbjahr
	M.		M.		M.		M.		M.		M.		M.		M.		M.		M.	
Flammkohlen.		Wie I. Halbjahr.		Wie I. Halbjahr.		Wie I. Halbjahr.		Wie I. Halbjahr.		Wie I. Halbjahr.		Wie I. Halbjahr.		Wie I. Halbjahr.		Wie I. Halbjahr.		Wie I. Halbjahr.		Wie I. Halbjahr.
Stücke (Griesborn)	15.40		15.40		16.20		16.20		16.20		15.60		15.80		15.80		15.60		15.—	
Förderkohlen (Louisenthal) .	11.10		11.10		12.20		12.20		12.20		11.60		12.20		12.20		12.60		12.60	
Würfel (Reden-Itzenplitz) . .	16.60		16.60		17.20		17.20		17.20		16.60		16.40		16.40		16.40		15.20	
Nuss I (Reden-Itzenplitz) . .	16.60		16.60		17.20		17.20		17.20		16.60		16.40		16.40		16.80		15.60	
Nuss II (Reden-Itzenplitz) . .	14.90		14.90		15.40		15.40		15.40		14.80		15.60		15.60		15.60		14.80	
Nuss III (Göttelborn) . . .	12.60		12.60		13.20		13.20		13.20		12.60		13.20		13.40		13.60		13.60	
Fettkohlen.																				
Stücke (Heinitz-Dechen) . .	16.50		16.50		17.20		17.20		16.80		16.20		15.60		15.60		16.—		15.60	
Förderkohlen (König) . . .	12.10		12.10		13.10		13.10		12.80		12.30		12.80		12.80		12.80		12.80	
Würfel (Heinitz-Dechen) . .	16.60		16.60		17.20		17.20		16.80		16.20		16.—		16.—		16.—		15.60	
Nuss I (König)	16.40		16.40		17.20		17.20		16.80		16.20		16.40		16.40		16.40		15.60	
Nuss II (Sulzbach)	14.10		14.10		15.20		15.20		15.20		14.60		15.20		15.20		15.20		15.—	
Nuss III (Brefeld)	12.60		12.60		13.20		13.20		13.20		12.60		13.20		13.40		14.—		14.—	

Zahlentafel 48.

Verkaufspreise für die Rheinischen Braunkohlenbrikets, Marke „Union".

(In Mark für 10 Tonnen.)

	1903/04	1904/05	1905/06	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15
a) Hausbrandbrikets:												
ab Grube	87.—	92.—	92.—	100.—	108.—	108.—	108.—	108.—	100.—	90.—	95.—	95.—
ab Rheinau . . .			134.—	142.—	152.—	152.—	152.—	152.—	142.—	S 129.— W 132.—	134.— 138.—	134.— 138.—
b) Industriebrikets:												
ab Grube						73.—	65.—	67.—	63.—	75.—	78.—	74.—
ab Rheinau . . .						117.—	103.—	106.—	103.—	115.—	118.—	114.—

END OF
TITLE